

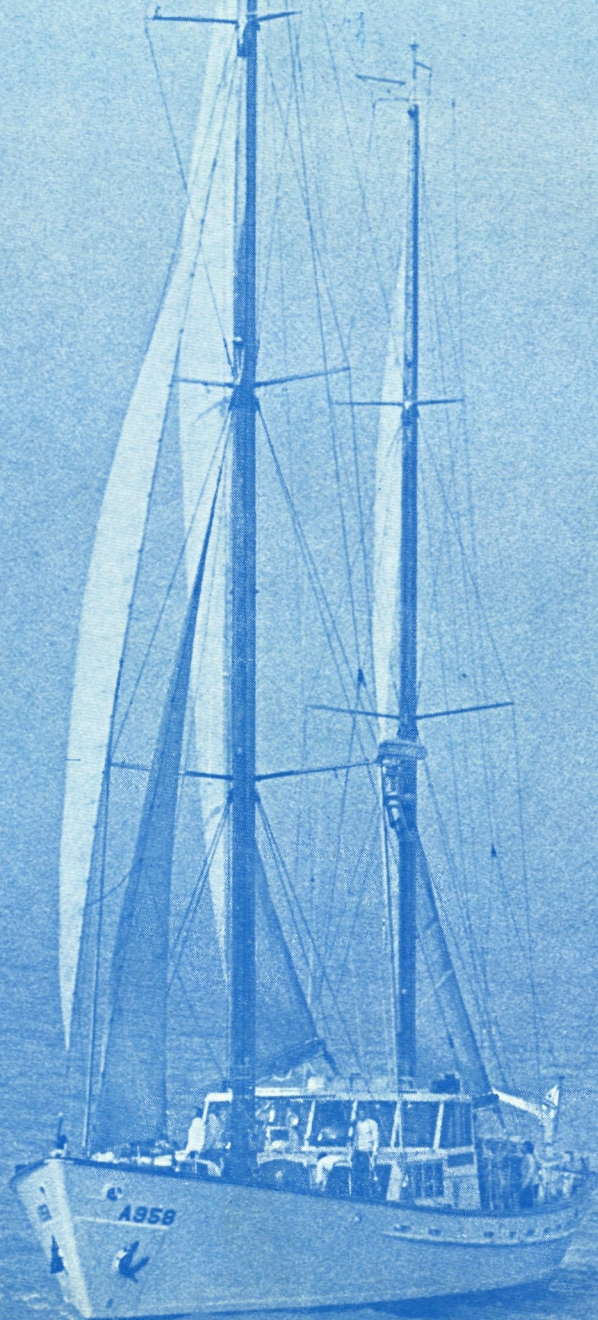
NEPTUNUS

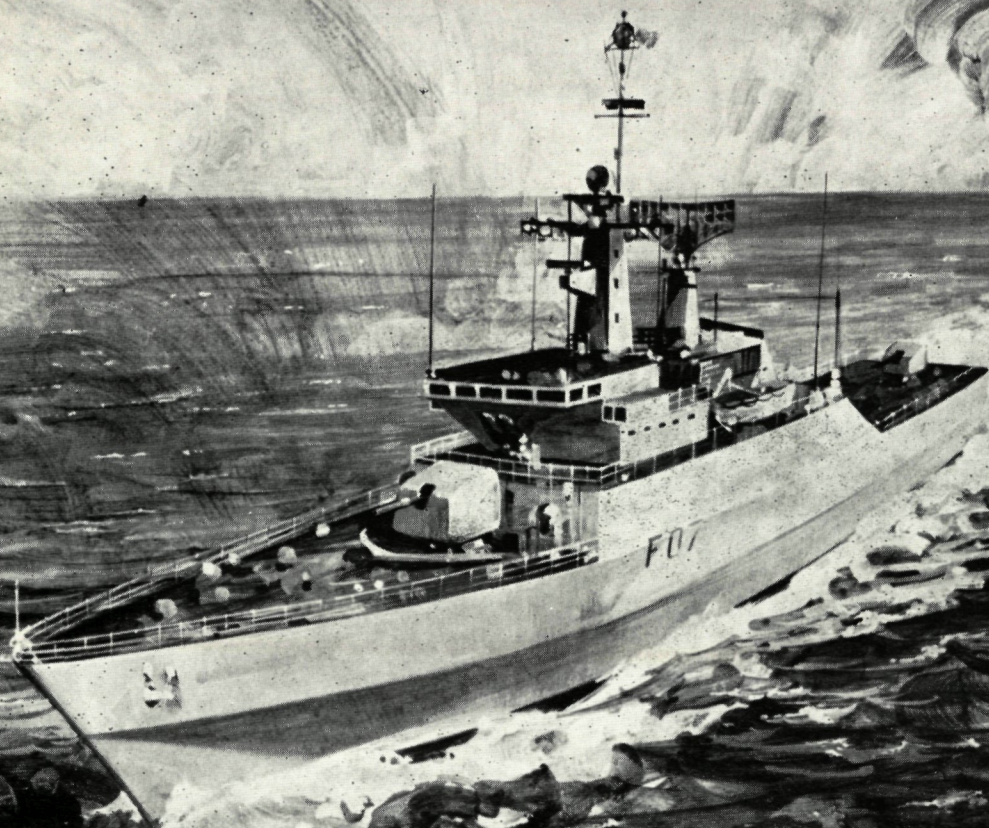
info marine

24^e jaargang nr. 164

24^e année no. 164

4





21 REDIFON TYPE C.8012 DIGITAL MARINE RADAR AND NAVIGATION TRAINERS SOLD

REDIFON 

REDIFON ELECTRONIC
SYSTEMS LTD.

17-27 Kelvin Way
Crawley, Sussex RH10 2LY



The Queen's Award
to Industry to
Redifon Limited

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



INTAIR
DIVISION

Customers include :

The Royal Navy and I.M.C.O. (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation) and orders have been received from these countries :

Australia - Canada - Faroe Islands - Germany - Iceland - Italy - Libya - Netherlands - Norway
The C.8012 trainer is used for the training and examination of students in marine radar operations, blind pilotage and radar navigation.

STANDARD EQUIPMENT INCLUDES

One « own ship » to four « own ships » and six target craft with quad - scale coastline generation.

OPTIONAL FACILITIES INCLUDE...

Instructor's Switchable Radar Display. - Exercise Recorder and Exercise Playback. - Fog Signals System. - V.H.F. R/T and Intercommunications. - Decca Navigator Simulation. - Echo Sounder. - M.F.D.F. - Omega. - Peripheral computer equipment for "off line" activities.

Redifon are also manufacturers of A.S.T.T. (Action Speed Tactical Trainers - 20 systems delivered). Fleetwork Trainers, Tactical, Gunnery and Air Traffic Control/Fighter Control Simulators.

NEPTUNUS

info marine

MAART 1977 - 24e jaargang Nr. 4

MARS 1977 - 24e année No. 4

sommaire neptunus

inhoud neptunus

vers un équilibre des forces navales en méditerranée
par h. rogie

2

naar een evenwichtige machtsverhouding onder de
zeestrijdkrachten van de middellandse zee
door h. rogie

3

la marine impériale allemande sur la côte belge
1914-1918 (V)
par l'amiral de division (e.r.) l.f.r.e. petitjean

6

dag damars...
door damar m.-cl. verschooten

13

fregattenproblematiek
door fregatkapitein m. verboven

15

maritiem panorama
door h. rogie

18

woorden uit de zeemanskist - de masten van een schip
door oppermeester j.-b. dreesen

21

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine
info-reserve

23

33

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine
Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1MC
A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch.
Vandaele, 1MC Desmet (COMSERVOST),
1MC M. Stevens, 1MR E. Wets (COMOP-
SNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORT-
ZEB), 1 OM Van Hoof, 1MC Van Loocke

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, pu-
blicité, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 de Neptunus/
Oostende
Rek. 473-6090311-30 van Neptunus/
Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dye-
pondt, A. Schram

EDITORIAL

VERS UN EQUILIBRE DES FORCES NAVALES EN MEDITERRANEE

Par HENRI ROGIE

Dans notre récent éditorial intitulé « La puissance navale soviétique se précise », nous avons esquissé la redoutable montée en puissance de l'U.R.S.S. sur la mer. Tout en mettant l'accent sur l'importance de leur flotte de sous-marins estimée à quelque 300 unités opérationnelles, nous avons souligné l'expansion que les Soviétiques avaient donnée à leurs escadres de surface dont près de la moitié des unités est dotée de missiles de différents types. Nous avons vu aussi comment l'amiral Gorchkov, commandant en chef de la marine soviétique, était parvenu à faire évoluer ses navires sur toutes les mers du globe grâce à la création d'un vaste réseau de bases logistiques allant de Cuba à l'archipel des Tonga.

Un événement qui allait soudainement nous rappeler la redoutable puissance que constitue le potentiel naval soviétique est la récente apparition en Méditerranée du porte-avions « Kiev », lancé l'année passée aux chantiers navals de la Mer Noire. La « Mare Nostrum » ayant toujours été considérée comme une mer appartenant au monde occidental, une intrusion aussi inquiétante que spectaculaire de la part de la marine de guerre russe ne manqua pas de préoccuper aussitôt les responsables de l'Otan. L'équilibre des forces dans cette partie du monde allait-il se trouver bouleversé par ce renforcement de la puissance soviétique ?

Car il ne s'agit pas de sous-estimer l'importance et la signification de l'arrivée en Méditerranée du porte-avions « KIEV », puissante unité de quelque 40.000 tonnes pouvant transporter près de 30 avions de combat ou hélicoptères. Véritable base logistique mobile, dotée d'une puissance de feu considérable, un porte-avions de cette classe peut également opérer comme unité de combat au rayon d'action dépassant de loin celui de tout autre type de bâtiment à armement classique. S'il est en outre équipé de missiles à charge classique ou nucléaire, ce qui sera certainement le cas, il devient l'unité de surface la plus efficace dans le combat sur mer et pour l'attaque d'objectifs situés à l'intérieur

des terres. N'oublions pas que ce fut le porte-avions « ARK ROYAL » qui parvint à couler le tout puissant cuirassé « BISMARCK » lors du dernier conflit mondial. Ainsi l'U.R.S.S. a-t-elle trouvé la solution au manque d'appui logistique en Méditerranée qu'avait entraîné la suppression des facilités d'approvisionnement dans les ports égyptiens. Et ceci tout en augmentant considérablement son potentiel naval en cette partie du monde dont l'importance stratégique n'est plus à démontrer.

A la lumière de cet événement, que penser maintenant de l'équilibre des forces navales en Méditerranée ? Pour ce qui est de l'escadre soviétique opérant entre les Dardanelles et le détroit de Gibraltar, ses effectifs sont évalués au plus bas niveau à quelque 30 navires de combat et 10.000 marins, alors que d'autres sources font mention d'environ 70 unités et de 30.000 hommes. Parmi ces unités, on note la présence de 2 navires porte-hélicoptères, de 2 croiseurs lance-missiles, d'une dizaine de sous-marins d'attaque, d'environ 15 grandes unités d'appui logistique et surtout du « KIEV », dernier-né de la marine de guerre soviétique. Ce que les observateurs occidentaux sont unanimes à reconnaître, c'est la parfaite organisation, la redoutable puissance de feu, l'équipement électronique sophistiqué et le haut degré d'entraînement du personnel qui caractérisent l'efficacité de cette escadre aux unités de plus en plus nombreuses.

A cela, que peuvent opposer les partenaires de l'Alliance Atlantique ? Il y a tout d'abord la célèbre 6ième flotte américaine composée d'environ 40 bâtiments dont 4 croiseurs lance-missiles et le porte-avions « SARATOGA », orgueil de la marine des States avec ses 78.000 tonnes de jauge et ses fly-decks pouvant abriter jusqu'à 80 avions. Si l'on peut admettre que l'escadre américaine de la Méditerranée est en effectifs pratiquement l'équivalente de sa consœur soviétique, il faut reconnaître que les bâtiments russes sont sensiblement plus modernes.

EDITORIAAL

NAAR EEN EVENWICHTIGE MACHTSVERHOUDING ONDER DE ZEESTRIJDKRACHTEN VAN DE MIDDELLANDSE ZEE

Door HENRI ROGIE

Onder de titel «Machtsvertoon van sovjetmarine neemt toe» hebben wij in ons vorig editoriaal gewezen op Ruslands machtsontplooiing op zee. Wij legden de nadruk op het belang dat de Sovjets hechten aan het onderzeebootwapen, bestaande uit liefst 300 operationele eenheden. Ook onderstrepen wij de expansie van hun oppervlaktevloot, waarvan de helft der aanvalsschepen met geleide tuigen van allerlei types is uitgerust. Hoe admiraal Gorchkov, opperbevelhebber van de sovjetmarine, erin geslaagd was zijn eskaders op alle wereldzeeën te laten manoeuvreren, hebben wij aangetoond door te wijzen op de oprichting van een uitgebreid net van logistieke steunbasissen gaande van Cuba tot de Tonga-eilanden.

Met de verschijning in juli laatstleden van het vliegdekschip «KIEV» in de Middellandse Zee, ging men heel onverwachts gekonfronteerd worden met de bestendige expansie van de Russische oorlogsmarine. Ditmaal gold het machtsvertoon haast als een uitdaging in deze «Mare Nostrum», een zee die de Westerse mogendheden van oudsher als de hunne beschouwden. Dadelijk toonden de verantwoordelijken van de Nato zich bezorgd over het gebeuren. Zou dit spektakulair optreden van de sovjetvloot het machts-evenwicht in het Middellandse zeegebied niet verbreken?

Zowel het belang als de betekenis van dit evenement vallen immers niet te onderschatten. Prachtige eenheid van circa 40.000 ton, uitgerust met nagenoeg 30 gevechtsvliegtuigen of helikopters, is de «KIEV» tegelijk een grote, mobiele steunbasis en een zeer geducht aanvalswapen. Uiteraard overtreft zijn aktieradius die van eender welk oppervlakeschip met klassieke bewapening. Zo het met geleide tuigen is uitgerust - en dit zal ongetwijfeld het geval zijn - wordt een vliegdekschip van deze klasse uiterst doeltreffend niet enkel in het zeegevecht, doch ook bij het aanvallen van doelwitten landinwaarts gelegen. Met het inzetten van de «KIEV» in de Middellandse Zee boeken de Sovjets

derhalve een dubbele winstpunt: zij versterken in gevoelige mate hun militair potentieel in deze sektor en vinden meteen de adequate oplossing voor het recente verlies van hun logistieke basis op Egyptisch grondgebied.

In het licht van dit groeiend machtsvertoon langsheen de zuidelijke kusten van de Europese Natolanden, wat nu gedacht over de onderlinge machtsverhouding van de zeestrijdkrachten die in deze sektor opereren? Wat het sovjeteskader betreft dat tussen de Dardanellen en Gibraltar evolueert, wordt zijn getalsterkte op minimum 30 aanvalsschepen en 10.000 man geraamd. Andere bronnen maken zelfs gewag van 70 eenheden en 30.000 zee-lui. Onder deze eenheden noteert men de aanwezigheid van 2 helikopterschepen van 20.000 ton, 2 snelkruisers van 10.000 ton uitgerust met geleide tuigen, een tiental onderzeeboten, nagenoeg 15 grote logistieke steunschepen en vooral de «KIEV», vorig jaar te water gelaten en sinds juli jongstleden operationeel geworden. Alle Natodeskundigen zijn het eens over de perfecte organisatie, de ultramoderne bewapening en het hoge trainingspeil van de bemanningen, welke de doeltreffendheid van deze steeds omvangrijkere vloot kenmerken.

Daartegenover, welke is nu de inbreng van het Westerse Bondgenootschap? Er is vooreerst de aanwezigheid van de beruchte Vld Amerikaanse vloot bestaande uit nagenoeg 40 schepen, waaronder 4 kruisers en het vliegdekschip «SARATOGA», machtige eenheid van 78.000 ton die tot 80 gevechtsvliegtuigen kan bergen. Zo Amerikaanse en Russische vloot in de Middellandse Zee praktisch op gelijk peil staan qua effectieven, is het evenwel opmerkelijk hoe modernier de sovjeteenheden zijn en hoe zij op gebied van elektronische luister- en gevechtsapparaturen minstens even efficiënt zijn als de schepen van de Vld vloot.

Wat nu evenwel nieuw is in deze sektor - en dit wordt ongetwijfeld een verheugende vaststelling -

Mais ce qui est nouveau sur cette mer la plus « chaude » du monde, c'est le renforcement progressif de la puissance navale française auquel nous assistons depuis que le président Giscard d'Estaing a amorcé sa politique de rapprochement envers l'Otan. Si bien que, graduellement, le gros des forces navales françaises tend à se concentrer en Méditerranée, prenant ainsi la place de la Royal Navy dont les dernières unités opérant en cette zone ont regagné la Home Fleet voilà un an déjà. Certes, la France ne fait plus partie du commandement intégré de l'Otan, mais l'organisation de sa force navale est restée structurée en fonction d'une réintégration éventuelle au sein de l'Alliance Atlantique.

Bien que les responsables du Pentagone se réjouissent du renforcement de la puissance navale française en cette partie du globe, ils estiment qu'il ne faut pas encore lui accorder une importance vitale. Néanmoins, les experts navals sont d'accord pour reconnaître que le renforcement de la présence française en Méditerranée vient à son heure et tend ainsi au rétablissement d'un certain équilibre des forces navales en ce secteur. N'oublions pas qu'après la guerre d'Algérie, le général de Gaulle avait procédé au retrait de plusieurs unités importantes de l'escadre méditerranéenne, tandis que les Britanniques entamaient de leur côté l'évacuation d'un théâtre d'opération où, durant des siècles, ils avaient régné en maîtres incontestés.

Puis vint la rivalité entre Grecs et Turcs à propos de Chypre et leur désapprobation commune de la politique suivie par les Etats-Unis en ce domaine, ce qui limita considérablement la coopération de ces deux pays avec la 6ème flotte américaine.

Quant à l'importance de la présence française en Méditerranée, nous nous référons aux données pu-

bliées dans la dernière édition de la « Revue de la Défense nationale ». Nous y apprenons que l'escadre française opérant à partir de Toulon comporte à présent quelque 20 bâtiments de combat totalisant 130.000 tonnes, contre 75.000 tonnes précédemment. Parmi les unités importantes, citons les deux porte-avions « FOCH » et « CLEMENCEAU », les frégates lance-missiles « SUFFREN » et « DUQUESNE », le croiseur lance-engins « COLBERT », ainsi qu'une dizaine de sous-marins du type classique. Selon les déclarations de l'amiral Joire-Noulens, ancien chef d'état-major de la marine française, il s'agit là d'une force permettant à la France de mener une politique de « présence » et « d'intimidation » en ce secteur.

Mais ce n'est pas tout. Pour 1977, les Français comptent déployer en Méditerranée une flotte de quelque 30 bâtiments totalisant 150.000 tonnes environ. D'ici là, leurs porte-avions seront équipés du nouvel équipement « Super Etendard » destiné à recevoir un armement nucléaire tactique. A ce sujet, l'amiral Joire-Noulens tint à préciser que les objectifs de ces armes seraient les « grands bâtiments de combat de l'adversaire ». Le ton est donc donné : il s'agit bien d'une véritable « force de frappe » que les Français sont en train de créer en Méditerranée et qui présentera assurément un aspect « intimidant » d'une importance non négligeable.

Voulant tout particulièrement mettre l'accent sur l'effort de la France dans la recherche d'un équilibre des forces navales en Méditerranée, l'escadre française du Levant organisa le 11 juillet dernier une grande parade dans la rade de Toulon. Ce défilé naval eut lieu en présence du président Giscard d'Estaing qui tenait à témoigner toute l'importance qu'il attachait au maintien de l'équilibre des forces navales en présence dans cette partie du monde.



is de progressieve uitbreiding van de Franse zee-strijdkrachten bevolen door president Giscard d'Estaing sinds hij zijn toenaderingspolitiek ten opzichte van de Nato inluidde. Zo merken wij dat het gros van de Franse zeemacht zich geleidelijk in het Middellandse zeegebied gaat concentreren om aldus de leemten te vullen ontstaan na de ontruiming van deze sektor door de Royal Navy. Weliswaar maken onze zuiderburen geen deel meer uit van het geïntegreerd Natokommando. De organisatie van hun marine is nochtans derwijze gestructureerd gebleven dat zij een eventuele reïntegratie in de schoot van het Atlantische Bondgenootschap mogelijk maakt.

Alhoewel de verantwoordelijken van het Pentagon zich verheugd tonen over de toenemende machtsontplooiing van de Franse oorlogsmarine in de Middellandse Zee, menen zij dat haar belang nog zeer bescheiden is. Niettemin moet men toegeven dat de versterking van de Franse vloot in deze zee-sektor zeker op tijd komt en alzo naar het herstel van een zeker evenwicht streeft onder de zee-strijdkrachten die in deze zone tegenover elkaar staan. Over het strategisch belang van het Middellandse zeebekken hoeven wij immers geen betoog te houden. Vergeten wij daarbij niet dat president de Gaulle, na afloop van het Algerijnse konflikt, de effectieven van zijn vloot opererend vanuit Toulon in gevoelige mate had gereduceerd, terwijl de Britten van hun kant met de geleidelijke evacuatie van hun eskader uit deze sektor waren begonnen. Toen kwam de rivaliteit tussen Grieken en Turken omtrent de Cyprus-kwestie en hun gemeenschappelijke afkeuring van de Amerikaanse houding in dit konflikt, wat de medewerking van beide Natolanden met de Vld Amerikaanse vloot tot een minimum ging beperken.

Voor wat de omvang van de Franse oorlogsmarine in de Middellandse zee-sektor betreft verwijzen wij naar de gegevens gepubliceerd in een recente edi-

tie van de « Revue de la Défense nationale ». Zo vernemen wij dat de « Royale » er momenteel 20 aanvalsschepen telt met een globale tonnenmaat van 130.000 ton, tegenover 75.000 ton een zestal maanden geleden. Onder de belangrijkste eenheden citeren wij een tiental onderzeeërs, de vliegdek-schepen « FOCH » en « CLEMENCEAU », de kruiser « COLBERT » alsmede de fregatten « SUFFREN » en « DUQUESNE », speciaal uitgerust voor het lanceren van geleide projectielen. Volgens de verklaringen van admiraal Joire-Noulens, gewezen stafchef van de Franse marine, gaat het hier om een macht die Frankrijk moet toelaten een politiek van « presentie » en « intimidatie » te voeren in de Middellandse Zee.

Er is echter meer. Voor 1977 zijn de Fransen zinnens in deze zone een vloot van nagenoeg 30 eenheden met een globale tonnage van ca. 150.000 ton te laten optreden. Dan zullen hun twee vliegdek-schepen met de « Super Etendard » zijn uitgerust, dit is een nieuw ontworpen apparaat bestemd voor het gebruik van taktische kernwapens. In verband hiermee verklaarde admiraal Joire-Noulens dat de doelwitten van deze wapens « de grote gevechtsschepen van de tegenstrever » zouden zijn. Hun intenties steken de Fransen derhalve niet onder stoelen of banken. Het gaat wel degelijk om de oprichting in de Middellandse Zee van wat zij « une force de frappe atomique » plegen te noemen.

Frankrijks inspanning om in het Middellandse zee-gebied naar een evenwichtige machtsverhouding te streven, werd ons onlangs op konkrete wijze toegelicht. Op 11 juli jongstleden hield de Franse Middellandse zeevloot, « l'escadre française du Levant », een grootse parade in de rede van Toulon. De vlootrevue werd geschouwd door president Giscard d'Estaing, die hiermede zijn bezorgdheid wou laten blijken om het behoud van een reëel machts-evenwicht onder de zee-strijdkrachten die in dit gebied opereren.



NIEUW EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volgazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

NOUVEAU...

BON MARCHÉ MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 50 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914-1918 (V)

Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

CHAPITRE TROISIEME

— 1916 —

L'année 1916 se caractérise, aussi bien du côté allié que du côté allemand, par une agressivité accrue ainsi qu'une augmentation sensible des moyens mis en œuvre.

Chaque camp tient à se préserver d'un débarquement derrière les lignes du front terrestre.

Des unités nouvelles et plus grandes rejoignent le Marinekorps (sous-marins, torpilleurs, destroyers, hydravions et avions) et de nouvelles batteries lourdes sont construites.

Du côté allié, le ministre de la Marine française, l'Amiral LACASE crée un commandement unique de la zone des Armées du Nord et confie ce poste au Vice-Amiral RONARC'H, officier général qui, à la tête des fusiliers marins tint sur l'YSER en 1914. Le PC est établi à DUINKERKE. L'Amiral RONARC'H avait démontré tout au long de sa carrière, des qualités d'énergie, d'organisation et de combattant, aussi bien en 1900 en Chine qu'à DIXMUIDE en 1914. C'était en outre un tacticien et un technicien éprouvé (Souvenons-nous de la drague Ronarc'h).

Du côté britannique, nous avons vu précédemment la création du commandement de DOVER. Son chef l'Amiral BACON est également un homme énergique et entreprenant. Les deux amiraux étaient faits pour s'entendre. Ils menèrent la vie dure au Marinekorps. Empêcher les sous-marins de franchir le Pas-de-Calais et les combattre par tous les moyens possibles. Ils n'hésitent pas à établir un énorme barrage de filets et de mines devant la côte belge. Empêcher les raids de torpilleurs et destroyers, bombarder les ports d'OOSTENDE et de ZEEBRUGGE, telles furent quelques-unes des tâches des deux amiraux.

L'arrêt momentané de la guerre sous-marine, ordonné par le Cabinet du Reich le 27 avril, n'apporte qu'un léger soulagement, soulagement qui ne sera que de courte durée.

De son côté l'Amiral von SCHROEDER mettra toute son énergie, et Dieu sait s'il en avait, pour faire le plus de mal aux alliés.

NOUVELLES UNITES NAVALES DE SURFACE

Fin février, la marine prépare l'envoi d'une demi-flottille de ZERSTORERS (destroyers) en Flandres. Elle sera formée par les V.47 (LV. SANDER), V.67

(LV. WAITZ) et V.68 (LV. STEINER). Ces bâtiments d'un tonnage de 810 Tx pour le premier et 910 Tx pour les deux autres sont armés de trois pièces de 10,5, quatre mitrailleuses, six tubes lance-torpille et 24 mines. L'équipage compte 85 hommes. Le souvenir de la destruction de la demi-flottille THIELE en 1914, alors qu'elle se rendait en Flandres fit prendre de sérieuses précautions. Des patrouilles de destroyers et de sous-marins furent organisées devant les bouches allemandes et au Sud d'HELIGOLAND. La Z. demi-flottille arrive le 2 mars dans cette île. La traversée vers ZEEBRUGGE s'effectue sans encombre par nuit sombre du 3 au 4 mars.

Mi-1916 les forces de surface des Flandres se composent de :

3 ZERSTORERS - V.47, V.67 et V.68.

13 TORPILLEURS du type A. de 107 Tx : A.4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19 et 20.

7 CHALUTIERS armés (VORPOSTENBOOTE).

Senator « OSWALD »

- » « SCHRODER »
- » « HOLTHUSEN »
- » « SANDER »
- » « STHAMA »
- » « von MELLE »
- » « PREBOHT »

4 FERNLENBOOTE (canots explosifs).

Après la bataille du JUTLAND, l'amirauté allemande décide d'envoyer une flottille de ZERSTORERS de la Flotte pour renforcer temporairement ces forces. Cette flottille aura pour mission d'accomplir des raids contre le trafic marchand allié dans le sud de la mer du Nord (HOOFDEN) et à l'entrée de la Manche, de mouiller des mines et d'aider le Marinekorps dans la destruction du barrage établi par les alliés devant la côte belge.

La 2me flottille des Zerstorers quitte WILHELMS-HAFEN le 7 juin.

Elle se compose de :

B.97, chef de flot, CF. SCHUUR.

3me demi-flot., CC. BOEFT, G.101, G.102, G.104 et B.112.

4me demi-flot., CC. DITHMAR, B.109, B.110, B.111 et G.103.

A 03 h. 11 le 8 juin la flottille passe le NOORD HINDER LV. A la même heure la Z. demi-flot. Flandern et la flottille des torpilleurs (T. FLOT.) quittent

TABLEAU II



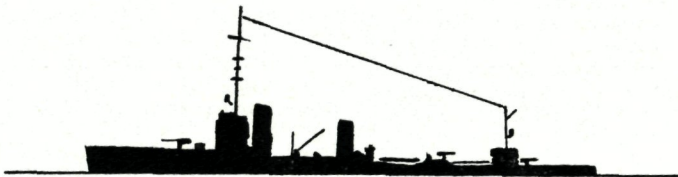
UC.16 à 33

Longueur
 Déplacement 410 t.surf.
 Vitesse surface 11,5
 " plongée 6,9
 Equipage 3 officiers, 23 hommes
 Armement: 18 mines
 1 tube arrière
 2 " d'étrave aériens
 1 canon de 8,8
 7 torpilles
 Temps de plongée 40 sec.



UB.18 à 29

Longueur
 Déplacement 260 t.surf.
 Vitesse surface 9,2
 " plongée 5,8
 Equipage 2 officiers, 21 hommes
 Armement: 2 tubes d'étrave
 4 torpilles
 1 canon de 8,8
 Temps de plongée 32 sec.


 Type de grand torpilleur de la Flottille des Flandres
 (Zerstörer)

Déplacement 910 t.
 Vitesse 35 n.
 Equipage 85 hommes
 Armement: 3 canons de 10,5
 6 tubes
 4 mitrailleuses
 24 mines.

ZEEBRUGGE et OOSTENDE pour faire diversion et entreprendre des destructions au barrage. Des hydr. et des sous-marins sont envoyés en reconnaissance. Pendant que la T. Flot. entreprend des destructions, la Z. Flot. fait route vers les Nord Ouest. Vers 05 h. 40 deux monitors et six destroyers sont aperçus. Ils font route à l'Est. C'est la patrouille de garde du barrage. Un combat d'artillerie s'ensuit et le V.67 est touché par un obus du monitor « LORD CLYVE ». Une soute située entre les deux salles de machine est percée. Le V.47 prend le 67

en remorque et la Z. Flot. se retire pour se mettre sous la protection des canons de la côte. La 2^{me} flottille qui approche prend la T. Flot. sous sa protection et lui ordonne de se replier à 11 h. 21. (1). 3000 m de filets avaient déjà été sabotés. Tous rentrent sans encombre à ZEEBRUGGE et OOSTENDE.

L'Amirauté Britannique a eu vent de l'envoi d'une (2) flottille en Flandres et l'engagement du 8 juin laisse

(1) Krieg in der Nordsee.

(2) History of the Great War.

présumer une forte intensification des raids allemands. Elle décide de renforcer la patrouille de DOVER en y détachant deux croiseurs légers et huit destroyers. Les forces britanniques désignées pour combattre le Marinekorps se répartissent à présent comme suit :

A HARWICH :

la 5^{me} escadre des croiseurs légers.

la 9^{me} flottille des destroyers comprenant le croiseur léger « UNDAUNTED », le chef de flot. « LIGHTFOOT » et 15 Dest. L.

la 10^{me} flottille de destroyers comprenant le croiseur léger « AURORA », le chef de flot. « NEMROD » et 15 Dest. M.

la 8^{me} flot. de destroyers (8 dest.) restant toutefois attachée à la 3^{me} escadre de bataille.

A DOVER :

le croiseur léger « ATTENTIVE », le chef de flot. « SWIFT » et 24 destroyers.

14 monitors.

8 P. Boats sans compter les sous-marins et les dizaines de dragueurs et de drifters.

Du côté français, les forces navales du secteur de DUINKERKE se composent de :

5 contre-torpilleurs de 7 à 900 Tx, les « CAPITAINE MEHL, FRANCIS GARNIER, INTREPID, AVENTURIER et ENSEIGNE ROUR ».

8 torpilleurs de 300 à 336 Tx, les « OBUSIER, TROMBLON, FLEURET, CORQUOIS, HARPON, GLAYMORE, ORIFLAMME et ETENDARD ».

9 sous-marins et leurs navires-dépôts « ESCOPETTE » et « DURANDOL ».

Durant juin et juillet, suivant le temps et les marées, les forces du Marinekorps travaillent d'arrache-pied à la destruction du barrage. Le 12 juillet le G.102 est miné près du THORNTON BANK. L'arrière est gravement atteint. Il y a 2 tués et 10 blessés. Le B.112 le remorque à ZEEBRUGGE. Entre le 24 avril et le 7 août près de 120 mines sont détruites ainsi que 13 miles de filets. Le 22 juillet au soir (21.40) le 2^{me} flottille quitte ZEEBRUGGE pour attaquer les lignes de communication entre HOEK VAN HOLLAND et la Grande-Bretagne. A peu près en même temps, à HARWICH, le Commodore TYRWHITT, appareille à 22.00 et fait route vers le NOORD-HINDER. Formées en deux divisions, ses forces se composent comme suit :

la première avec le Commodore à bord du « CARSYFORT », comprend les dest. « MENTOR, MANSFIELD, MASTIFF et MANLY ».

la seconde avec le croiseur léger « CANTERBURY » et les destroyers « MELPOMENE, MORRIS, MATCHLESS et MILNE ».

Les Allemands sont sous les ordres du commandant de la 4^{me} demi-flottille le CC. DITHMAR.

Le 23 juillet à 01.15, le Commodore aperçoit un groupe de destroyers ennemi trois miles devant lui. Les Allemands qui eux aussi ont aperçu l'ennemi changent de route vers l'Est poursuivie par les Britanniques dont la 1^{re} division fait route vers le MAAS LV aux fins de couper la route vers EMDEN, et la 2^{de} fait route au SE pour couper la route vers ZEEBRUGGE, route qui les dirige sur le SCHOUWENBANK. Le temps est pluvieux et les écrans de fumée développés par les Allemands rendent le tir difficile et ce n'est qu'à 10' au Nord du SCHOUWEN qu'ils sont à nouveau aperçus. Ils sont dans le MIDDEL DEEP et font route vers ZEEBRUGGE. Le feu est ouvert à 02.10, distance 5000 yards, par le « MELPOMENE » et le « MORRIS ». Mais la chasse doit être abandonnée vu l'approche

des champs de mines. Seul le G.104 a été touché par quelques coups légers. Il a quatre blessés.

Lors de cette opération, plusieurs champs de mines ont été mouillés au Sud du NOORD HINDER LV. Celui mouillé par le B.111 fera deux victimes, le vap. Hol. « MAAS » (1234 Tx) et le « KONINGIN WILHELMINA » (1964 Tx).

Dans la nuit du 30 au 31 juillet la 2^{me} Flot. sous les ordres du CC DITHMAR quitte ZEEBRUGGE pour rentrer à WILHELMHAFEN.

Après le départ de la 2^{me} flot., plusieurs navires furent arraisonnés et emmenés à ZEEBRUGGE par la Z. demi-flot. Ces bâtiments qui naviguaient entre le NOORD HINDER LV. et le MAAS LV. sont les : Vap. Bri. « COLCHESTER » 1209 Tx le 22 septembre. Vap. Nor. « ROBERT LEA » 357 Tx le 28 septembre. Remorqueurs Hol. « ZUIDERZEE » et « GROUWZEE » avec deux chalands 28 septembre.

Vap. Hol. « CALEDONIA » 863 Tx le 22 octobre.

Vap. Hol. RICKERN » 2462 Tx le 22 octobre.

tous avec contrebande de guerre sauf le « RICKERN » qui fut relâché.

Le 23 septembre, la même Z. demi-flot. arraisonne la malle-poste Hol. « PRINS HENDRIK » ce qui permet de capturer des citoyens alliés et le courrier diplomatique français ainsi que des valeurs pour 18 millions de marks. En quittant ZEEBRUGGE, le « PRINS HENDRIK » fut avarié pendant une attaque aérienne alliée. L'Amiral von SCHROEDER qui a de plus en plus de difficultés à faire franchir le barrage par ses sous-marins, malgré les destructions faites par les forces de surface, destructions qui sont rapidement réparées par les alliés, fait une visite à l'Etat-Major de la Marine à BERLIN aux fins d'obtenir à nouveau l'envoi de ZESTORERS en Flandres. Il montre toutes les possibilités ouvertes à de telles unités pour attaquer les unités de surveillance alliées ainsi que le trafic entre DOVER et CALAIS.

Il obtient gain de cause et deux flottilles qui seront prêtées temporairement.

Le 20 octobre, à son retour de BERLIN, il reçoit une nouvelle visite de l'Empereur. Après un passage par le QG de BRUGGE, le Kaiser s'embarque à bord du yacht « NEMO », descend le canal de ZEEBRUGGE, débarque au môle, visite la station d'hydravions et repart ensuite via OOSTENDE.

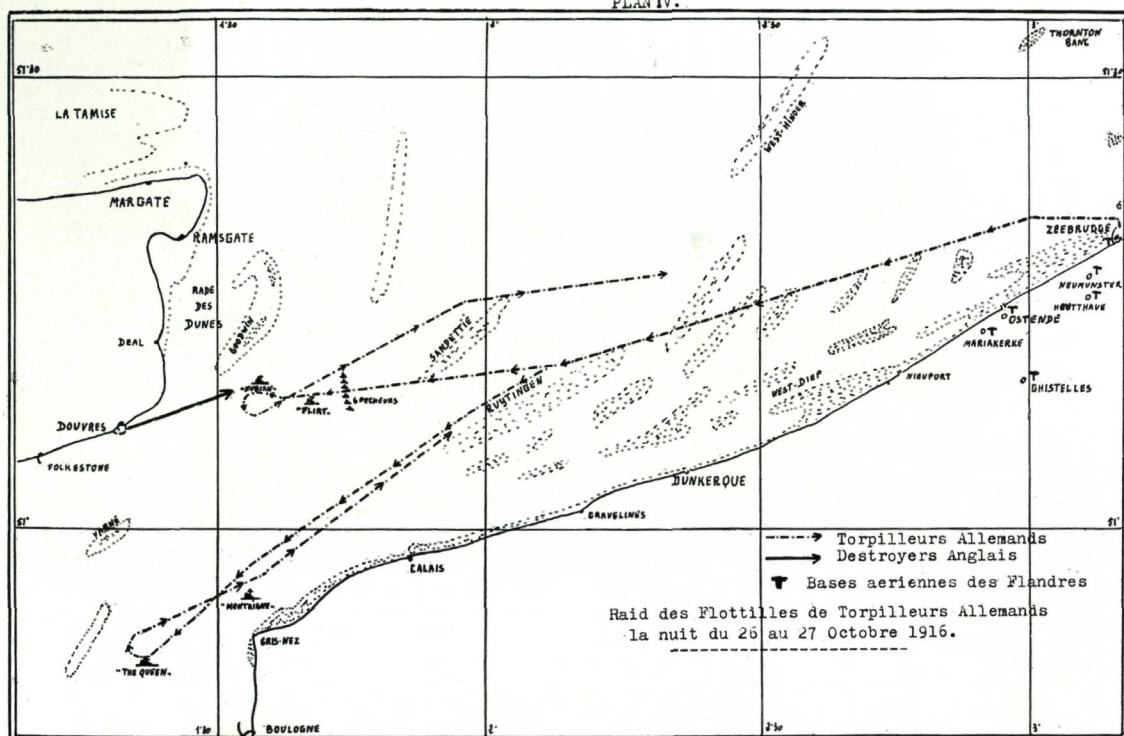
Les Britanniques sont à nouveau informés que des forces navales se préparent à faire mouvement vers les Flandres. A HARWICH, le Commodore TYRWHITT reçoit ordre de rassembler ses forces, le 24 octobre, à l'Est du NOORD HINDER. Il s'y trouve vers 0100 et la côte anglaise a été mise en état d'alerte en vue d'un raid éventuel.

Deux flottilles de ZERSTORERS, sous les ordres du Commodore MICHELSEN commandant des ZERSTORERS de la Grande Flotte, ont quitté HELIGOLAND le 23. Ils passent le MAAS LV. et, longeant les côtes, entrent à ZEEBRUGGE le 24 sans avoir été aperçus par les alliés.

Le Commodore MICHELSEN a pris avec lui les 3^{me} et 9^{me} Flot. La 3^{me} flot. sous les ordres du CC. HOLLMANN à bord du S.53 comprend la 5^{me} demi-flottille commandant. LV. GAUTIER à bord du V.71 et les V.73, 81, 85 et 88 et la 6^{me} demi-flottille commandant CC. CLAUZEN à bord du S.55 avec les S.54, G.42, G.91 et V.70.

La 9^{me} flottille sous les ordres du CC. GOEHLE à bord du V.79 est composée de la 17^{me} demi-flottille commandant LV. EHRHARD à bord du V.80 avec les S.36, 51, 52 et 60.

PLAN IV.



Et de la 18me demi-flottille, commandant CC Werner TILLEZEN à bord du V.30 et des V.28, V.26, S.34 et S.33.

A DOVER, l'amiral BACON reçoit du renfort d'HARWICH: le croiseur léger « CARYSFORT » et les destroyers « LAFOREY, LIBERTY, LUCIFER et LAUREL ». Il dispose ainsi de deux croiseurs légers: « ATTENTIVE » et « CARYSFORT », d'un bâtiment chef de flottille « SWIFT », de 32 destroyers, 12 monitors, une canonnière, 3 torpilleurs, 8 vedette P. Boats, 10 dragueurs à aubes, 10 sous-marins et leur bâtiment-base le croiseur « ARROGANT », du porte-hydravion « RIVIERA » et des auxiliaires de patrouille dont 2 yacht, 78 chalutiers, 130 drifters (haranguiers) 24 motor launches et 5 canots à moteur. (1)

A BRUGGE von SCHROEDER décide d'agir immédiatement. Le Commodore MICHESEN avec ses deux flottilles ainsi que la Z demi-flottille (cette dernière étant rattachée temporairement à la 5me demi-flot) effectueront un raid dans la Manche, dans la nuit du 26 au 27 octobre. L'ordre d'opération ordonne à la 9me flottille d'attaquer le trafic entre DOVER et CALAIS et à la 3me flot. d'attaquer les forces de surveillance du barrage établi à l'entrée de la Manche entre ces deux ports. La 17me demi-flot. attaquera les transports et les forces navales au Nord et à l'Ouest du Varne et la 18me au Sud. Le Commodore MICHESEN conduira personnellement la 5me demi-flot. qui patrouillera au Nord d'une ligne allant du SANDETTIE au COLBART et la 6me se tiendra au Sud de la même ligne.

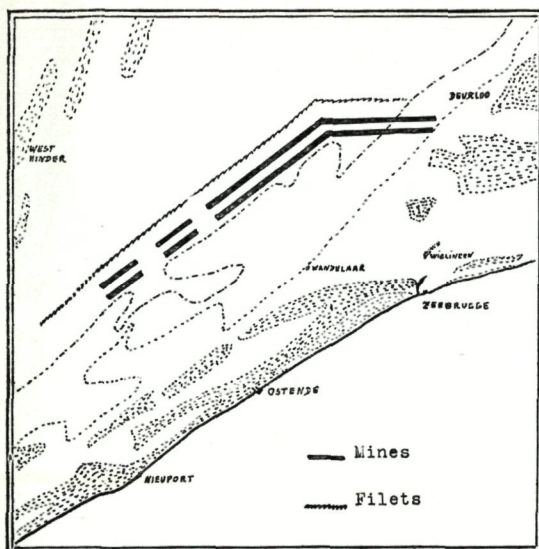
Le 26 octobre la 9me flot. quitte ZEEBRUGGE vers 17.30 et la 3me vers 18.15. Les deux flottilles restent groupées jusqu'à la bouée 2501 située à 20'

dans l'EQNE des GOODWINS. L'UB.10 est posté près de cette bouée pour la marquer.

A DOVER la division LAFOREY comprenant les « LIBERTY », « LUCIFER » et « LAUREL » appareille à 2000 pour rejoindre à DUINKERKE leurs collègues, les destroyers « SWIFT, SYREN, RACEHORSE, FALCON et MYRMIDON ». Le « FLIRT » appareille de DOVER en même temps pour protéger les drifters de surveillance au barrage de la MANCHE.

Du côté allemand, la 9me flot. atteint le point de dispersion à 2020 et la 3me peu après 2100.

A 2120 la 18me demi-flot. qui fait route au Nord de OUTER RUYTINGEN aperçoit quatre destroyers qui suivent une route opposée. C'est la division LAFOREY qui ne les voit pas. Par contre le « FLIRT » aperçoit les ZERSTORERS à 2135. Il fait le signal de reconnaissance qui est aussitôt répété par les Allemands. Ces derniers disparaissent dans la nuit. Croyant que c'était la division LAFOREY qui avait fait demi-tour le « FLIRT » ne signale rien. Pendant ce temps, la 3me flot. approche du barrage gardé par les 8me, 10me et 16me divisions de drifters situées au NO du « FLIRT » et la 15me plus à l'EST. Le Commodore MICHESEN avec sa 5me demi-flot. aperçoit d'abord la 10me qui se trouve au SO de la bouée 7a. Il coule au canon les « POTLESS, PRICE, DATUM et CLEANER OF THE SEA », tandis que le « WAVENEY II » est incendié. Seul le bâtiment chef de division « PARADOX » parvient à s'échapper. Le G.91 de la 6me demi-flot. se charge de capturer les survivants (1 officier et 9 marins). Pendant cette opération, il est abordé par le « WAVENEY II ». L'avarie est assez forte pour réduire la vitesse du G.91 à 20'. Le « FLIRT » qui a entendu la canonnade se dirige vers les lieux de l'incendie et tombe sur la 6me demi-flot. qu'il prend pour des Français. Il s'arrête pour recueillir les survivants et



allumant son projecteur est aussitôt pris sous le feu des Allemands et coulé. Le LV. KELLETT son commandant, et tout l'équipage périt à l'exception de deux marins qui avaient pris place dans un canot. Près de la bouée 11a, le yacht « OMBRA » (commander W.H. OWEN RNR) est le premier à donner l'alarme à 2230. Aussitôt l'Amiral BACON fait appareiller les destroyers « VICKING, MOHAWK, TARTAR, NUBIAN, COSSACK et AMAZON » (de la classe tribal). La division LAFOREY reçoit ordre de quitter DUINKERKE.

La situation dans la MANCHE devenait dangereuse pour les transports. Pas moins de 57 navires (transports de troupes, cargos, navires hôpitaux dont le belge « JAN BREYDEL ») étaient en mer se dirigeant ou venant des ports français. Vers 2300 les navires hôpitaux « JAN BREYDEL » et « ST-DENIS » ainsi que le transport vide « QWEEN » et le patrouilleur P.34 sont immédiatement menacés car la 9me flottille allemande fonce dans leur direction. Le « JAN BREYDEL » fait route sur BOULOGNE et est à 7' de GRIS NEZ quand il voit passer un groupe de destroyers (1). C'était la 17me demi-flot. Le « ST-DENIS » et le « QWEEN » se croisent près du VARNE. Le premier remarque que le second navigue tous feux de navigation allumés et qu'il est suivi par cinq destroyers. C'est encore la 17me qui, ayant poussé jusqu'à passé le VARNE remonte vers le NE n'ayant trouvé aucune proie. Un des ZERSTORERS interpelle le « QWEEN » en anglais et lui donne l'ordre de stopper. Le capitaine GATES du « QWEEN » est convaincu qu'il a à faire à des compatriotes et répond qu'ils feraient mieux d'aller voir ce qui se passe dans le Nord d'où vient la canonnade. C'est alors que le V.80 vient se placer dans le sillage du paquebot et s'en approchant progressivement parvient à mettre à bord un officier et quatre hommes qui révolver au poing envahissent la passerelle. Jugez de l'étonnement du capitaine GATES en entendant soudain crier derrière lui « haut les mains et arrêtez vos machines ». Un général britannique seul passager à bord est sur la passerelle. S'il est découvert

c'est l'exil. GATES ne perd pas la tête, lui jette rapidement sa capote sur le dos en lui glissant à l'oreille « votre casquette par dessus bord ». Dans l'obscurité les Allemands n'ont rien vu. Sous la menace du revolver l'officier exige les documents de bord, ce à quoi GATES répond qu'on l'oblige à naviguer sans papiers. L'Allemand est nerveux et n'insiste pas. Il ordonne l'évacuation du navire et des charges sont placées dans les fonds. Le « QWEEN » blessé à mort dérivera encore quelques heures avant de couler sur les GOODWINS. L'équipage sera recueilli par le P.34.

La 18me rencontre le chalutier Fr. armé « MONTEIGNE » (EV. BARTHES) aux approches de GRIS NEZ et le coule. Le commandant est tué et les rescapés atteindront CALAIS au petit matin. L'ancien garde-pêche Fr. « ALBATROS » (1er maître HAMON) est également canonné et a quatre tués et plusieurs blessés.

Pendant ce temps, la 5me demi-flot. est arrivée à 23.00 à 3' au SUD des GOODWINS et y rencontre la 8me division des drifters qui se replie sur DOVER. Deux drifters sont coulés. La 16me division a un sort presque identique, deux bâtiments coulés et un gravement avarié. A 00 h. 30 le 27 octobre la 3me flottille, qui a fait demi-tour est déjà loin dans l'EST. Les 17 et 18mes font route au NE vers le milieu du barrage. Le destroyer « NUBIAN » (commander BERNAD) qui fait route au SO de la bouée 8a est violemment canonné et reçoit une torpille qui lui enlève tout son avant. L'« AMAZON » qui, lui aussi fait route au SO de la bouée 9a est pris sous un feu violent à 0045. Sa pièce arrière ainsi que deux chaudières sont mises hors d'action. Le chalutier armé « H.E. STROUD » est touché par un obus qui tue son commandant.

La 18me passe ensuite le groupe « VICKING, MOHAWK et TARTAR », en le canonnant. Seul le « MOHAWK » est touché par un projectile qui bloque sa barre. Les Britanniques essayent de poursuivre l'ennemi mais sans succès. La 17me entre à OOSTENDE vers 03 h. 45 et les trois autres demi-flottilles à ZEEBRUGGE peu après.

Les Allemands qui avaient le grand avantage de la surprise et qui étaient certains que tout bâtiment rencontré était ennemi n'ont qu'un ZERSTORER avarié, le G.91.

Du côté allié plusieurs bâtiments ont été coulés ou avariés et les pertes en personnel sont élevées. Le 1er novembre, les deux flottilles ainsi que la Z demi-flot. quittent à nouveau ZEEBRUGGE pour effectuer un raid semblable, mais les renseignements donnent à penser que les alliés sont sur leur garde. La 3me est rappelée tandis que le reste se dirige vers la route NOORD HINDER - MAAS LV mais n'enregistre aucun succès. Le 2 novembre la 3me retourne en Allemagne et le Commodore MICHELSEN le 3 novembre, laissant la direction des opérations des ZERSTORERS au CC. GOEHLE.

Le 21 novembre, la 9me quitte ZEEBRUGGE à 18 h. 00 pour effectuer un raid au NORD des DOWNS. Un épais brouillard ralentit la marche. Le WEST HINDER n'est atteint qu'à 22 h. 00 et arrivé près de leur objectif à 00 h. 30 la brume règne également sur la côte anglaise. Aucun feu n'est visible et aucun navire n'est rencontré. Après une heure d'attente la route du retour est prise.

Le 23 nouveau départ de ZEEBRUGGE à 1800. Une forte houle retarde la marche à 12 nœuds. A 2300 Ramsgate est en vue. Le CC GOEHLE décide de bombarder la ville. Deux drifters patrouilleurs sont

(1) Il ne peut donner l'alarme. La convention de GENEVE interdisant aux navires hôpitaux de prendre la moindre part aux hostilités.

rencontrés. L'« ACCEPTABLE » et la « BUCKLER » qui sont aussitôt canonnés, mais ils ont le temps de donner l'alarme. Dans les DOWNS trois destroyers sont à l'ancre. Les « CRUSADER, SARACEM et MERMAID » qui aussitôt filent leurs chaînes et se dirigent vers les Allemands. Mais ces derniers qui entretemps ont tiré 125 obus sur RAMSGATE se retirent à temps.

Le 26 nouveau départ à 1800 pour attaquer les lignes de communication Hollande - Grande-Bretagne et les navires de garde dans la région de SOUTHWOLD. Divisés en trois groupes, la 18^{me}, la 19^{me} et, la Z demi-flot. ils atteignent le NOORD HINDER vers 1920 et font ensuite route vers SOUTHWOLD. A 17' au SE de cette ville ils rencontrent deux bâtiments. Ces derniers sont à l'ancre. Le premier le navire de garde « NARVAL » est pris par surprise, l'équipage fait prisonnier et le bâtiment coulé au canon. Le second un hollandais est libéré après inspection. Après avoir suivi les chenaux de guerre qui mènent dans la région de SOUTHWOLD et n'y avoir trouvé aucun trafic la route est reprise vers ZEEBRUGGE.

Le 30 novembre la 9^{me} quitte ZEEBRUGGE pour l'Allemagne.

En fait les résultats obtenus n'ont pas été en rapport avec les moyens mis en œuvre.

LES BARRAGES ALLIES

Le passage des sous-marins des Flandres en direction de la Manche et de la côte Est de l'Angleterre n'était pas chose aisée pour leurs commandants, mais ceux-ci avaient acquis une sérieuse expérience et connaissance de ces eaux.

Les alliés disposaient de forces insuffisantes pour empêcher les U-Boote de s'infiltrer, aussi dès 1915, l'amiral BACON étudia-t-il une forme de barrage efficace. Un barrage a été établi en 1915 mais le matériel trop lourd et trop encombrant est inadapté et ne résiste pas à la poussée des marées.

La lutte anti sous-marine se pratiquait surtout au moyens de petits bâtiments de pêche appelés Drifter dont les équipages militarisés avaient une grande pratique du mouillage de filets, filets qui ici servaient à capturer les sous-marins, laissant aux destroyers la besogne d'ensuite les détruire. Un nombre impressionnant de ces drifters avaient été mis à la disposition de l'amiral Bacon, près de 150. Mais ces mesures ne suffisaient pas.

Ce n'est qu'en avril 1916 qu'un véritable barrage composé de filets et de mines, put être mouillé. Il fallait pour cette opération un grand nombre de bâtiments divers, allant du petit drifter au destroyer en passant par des navires mouilleurs de mines, des bâtiments du Trinity House (service des phares et balises britannique), chalutiers et moniteurs. Pour cette opération le commandant de Dover avait obtenu la participation des destroyers d'HARWICH.

Le 23 avril au soir cette flotte se met en route, les uns venant de la Tamise, l'autres de Dover et Harwich.

Les grands mouilleurs de mines « ORVIETTO, PRINCESS MARGARET, BIARITZ et PARIS » escorté par deux divisions de destroyers d'HARWICH sont en tête passant au large de DUINKERKE ils suivent une route marquée par des bouées mouillées par avance et par des drifters ancrés.

Le 24 avril à 4h00 le mouillage des mines commence en partant de l'extrémité de l'OUTER RATEL et se dirigeant sur un point situé à 2 milles 3/4 du THORNTON RIDGE et de là jusqu'à la limite des

eaux territoriales hollandaises. Suivaient les vapeurs « VESTAL, ARGUS et ALERT » du TRINITY HOUSE mouillant des bouées lumineuses. Venaient ensuite les drifters avec leurs filets. 1500 mines et 54 milles de filets furent ainsi mouillés.

Le 24 au soir toute la flotte est rappelée car la flotte de Haute Mer Allemande avait pris la mer. A 7h30 les mines étaient mouillées. A 14h15 le sous-marin UB.13 se prend dans les filets du drifter « CLEANER OF THE SEA » et est détruit. Les pertes pour les alliés furent : le drifter « CLOVER BANK » qui sauta sur une des mines entraînant la perte d'un officier et de 17 hommes, deux destroyers britanniques avariés et le torpilleur français « OBUSIER » fortement avarié sur une mine.

Du côté allemand, le 24 avril de grand matin, les avions observent une grande concentration alliée devant la côte, mais la matinée se passe sans que quelque chose puisse être aperçu.

Vers midi seulement, écrit l'Amiral JACOBSEN (1), un télégramme de l'Amirauté hollandaise fut capté, télégramme avertissant les Britanniques qu'une bouée avait été mouillée dans les eaux territoriales néerlandaise. Au début de l'après-midi le monitor « GENERAL WOLFE » fut aperçu et canonné par la batterie TIRPITZ. Ensuite la Z demi-flotille reçut l'ordre d'aller éclairer vers le Nord en évitant toutefois de s'engager à fond. Appareillant à 15h00 elle engage le combat à 16h00 devant Blankenberghe avec les destroyers britanniques « MELPOMENE, MEDEA et MURRAY » rejoints bientôt par le « MILNE ». Un monitor ouvre le feu sur les Allemands qui se replient aussitôt poursuivis par les Britanniques qui arrivant à 16 h. 25 à portée des batteries côtières sont aussitôt canonnés.

Le « MELPOMENE » ayant été touché les Britanniques font demi tour suivis immédiatement par les Allemands qui reprennent le combat jusqu'à 17 h. 00. La Z demi-flotille rentre ensuite à ZEEBRUGGE. Durant la nuit précédente 6 UC avaient quitté ZEEBRUGGE pour mouiller leurs mines devant l'entrée de la Tamise et d'Harwich. Ceci en prévision d'une attaque allemande de la Flotte devant LOWESTOFT. Quatre UB prennent une ligne d'avant-poste au Sud de SOUTHWOLD et deux UB au Sud d'un champ de mines mouillé le 3 novembre 1914 pendant le bombardement de YARMOUTH.

UC.7 quitte Zeebrugge le 24 à 4h00, aperçoit des navires alliés devant la côte et revient aussitôt donner l'alarme. Il essaye ensuite avec les autres UC de se faufiler entre les bâtiments ennemis. UC.6 réussit à passer et à mouiller ses mines devant la sortie Nord d'HARWICH (Bar. 63). Par contre UC.7, après plusieurs essais, doit se poser sur le fond devant ZEEBRUGGE et ne peut poursuivre son voyage qu'à l'obscurité. UC.5 ayant également essayé de passer et ayant vidé ses batteries doit rentrer. Il repart le 24 au soir, mais à cause de la phosphorescence de l'eau rentre à nouveau et ne peut repartir que le 25 au matin. Il est obligé de naviguer 4 heures en plongée, et est ensuite arrêté par un filet, au travers duquel il essaye de se frayer un passage en utilisant des cartouches explosives. Surpris pendant cette opération par un avion français il doit plonger et rentre à ZEEBRUGGE vers 19h00 après avoir vainement essayé de passer en longeant le filet. Le nouveau barrage mouillé la veille par les alliés montrait déjà son efficacité. UC.1 également rentre après avoir essayé de se frayer un passage entre les dragues et

(1) JACOBSEN, « Kampfe unserer Marine an Flanderns Küste ».

filets des bâtiments britanniques et avoir été entouré de fortes détonations qui l'obligèrent à plonger à 27 m et se poser sur le fond. Durant l'après midi ces détonations se poursuivent et donnent au sous-marin 15° de bande. Ce n'est seulement qu'à 21h35 qu'il peut faire surface après le départ des alliés. Jouant de malheur, alors qu'il navigue en surface, il est encore pris dans un filet et parvient avec beaucoup de peine à se dégager. UB.13 fut porté disparu et ce n'est qu'après la guerre que les Allemands apprirent ce qui lui était arrivé. L'alarme avait à peine été donnée par UC.7 le 24 au matin qu'apparaissent des avions alliés. Vers 5 h. 00 un de ceux-ci lâche deux bombes près de l'écluse de ZEEBRUGGE sans l'atteindre. Aussitôt les hydravions de la base du môle s'élèvent pour éclairer et attaquer, ce sont les 487 (LV. CHRISTIANSEN), 472 (EV. FABER), 537 (EV. ROLSHOVEN), 547 (EV. SCHULLER), 457 (Flugobermaat MEYER) et 521.

Vers midi le 503 (Flugmeister RIEDEL) dirige un canot explosif (FERN-LENKBOOT) (1) vers les navires alliés. Après avoir parcouru 22,5 km ce canot tombe en panne à 4 miles des Britanniques et doit être détruit afin qu'il ne tombe pas entre leurs mains. C'est la première fois semble-t-il que les Allemands essayent un de ces engins contre une cible ennemie.

Pendant ce temps le 472 engage le combat avec un Nieuport-Clerget à 8 miles N de ZEEBRUGGE et est abattu à 11h30.

Les trois destroyers de la Z demi-flottille patrouillaient toute la nuit devant la côte ignorant encore ce que les Britanniques ont fait, et ce n'est que le lendemain 25 avril au lever du jour qu'ils aperçurent de nombreuses bouées. Les Britanniques ont disparu. Les hydravions viennent annoncer qu'un grand champs de mines à été mouillé dans la région de Deurloo et qu'il y a plusieurs filets près du THORNTON BANK.

Les A.Boot A4, A5, A8, A10, A12, A13, A14, A16 et A19, sous les ordres du LV. AZMANN entreprennent aussitôt la destruction du barrage en coulant les flotteurs à la mitrailleuse. (Ces flotteurs consistaient en boules de verre). Pendant cette opération le .12 (EV. WEISHAUP) ouvre le feu sur six

drifters de la flottille des dragueurs de mine de DUINKERQUE. Le drifter « AU FAIT » est touché et devant stopper, il baisse son pavillon et est capturé. Les jours suivants les Allemands s'aperçoivent que les filets s'étendent jusqu'en face d'OOSTENDE. Les petits A.Boote poursuivent leur destruction malgré un temps défavorable. De nombreuses mines sont draguées et un grand trou est pratiqué dans les filets pour permettre aux sous-marins de passer et les amers britanniques sont embrouillés. Après six jours les Britanniques réapparaissent. Voyant les dégâts au barrage ils y placent une garde comprenant deux moniteurs et deux flottilles de destroyers et de chalutiers. Un moniteur s'étant approché à distance de tir de la nouvelle batterie « WILHELM II » (2) se trouve pris sous son feu et doit s'éloigner.

Les Allemands effectuent différents raids de torpilleurs contre la garde du barrage et c'est ainsi que le 8 juin, Britanniques et Allemands se battent autour d'un avion français tombé en mer. Les hydravions attaquent également la garde du barrage. L'« INTREPIDE », le « FRANCIS GARNIER » et le « TROMBLON » sont successivement bombardés le 17 septembre et le 23 octobre.

Le 23 juin le SS « CITY OF BRUSSELS » est capturé. Son Cdt., le capitaine FRYAT sera traduit devant un conseil de guerre allemand et fusillé sous l'inculpation d'espionnage.

D'autres barrages seront encore établis en 1916 par les alliés entre les GOODWINS et le banc du RUYTINGEN prolongé plus tard jusqu'au banc SNOU près de DUINKERQUE. Des bouées lumineuses furent mouillées de 3 en 3 miles le long de ce barrage pour permettre à la patrouille alliée de se guider. Les commandants allemands des sous-marins auront tôt fait d'utiliser ces amers pour passer en dessous des filets.

(1) FERN-LENKBOOTE, canot contenant de l'explosif, dirigé à distance suivant instructions données par radio par avion. Un câble de 30 à 50 miles se déroulait à l'arrière câble relié à terre à la station directrice. Déplacement 6 Tx, vitesse 30 nœuds, 2 moteurs de 400 HP.

(2) La construction de cette batterie située à KNOCKE fut terminée en mars 1916.

(à suivre)

Avez-vous déjà la
« Cravate force navale » ?

Hebt U reeds een
« Zeemachtdas » ?

DAG DAMARS



Door Damar M.-Cl. VERSCHOOTEN

Anderhalf jaar

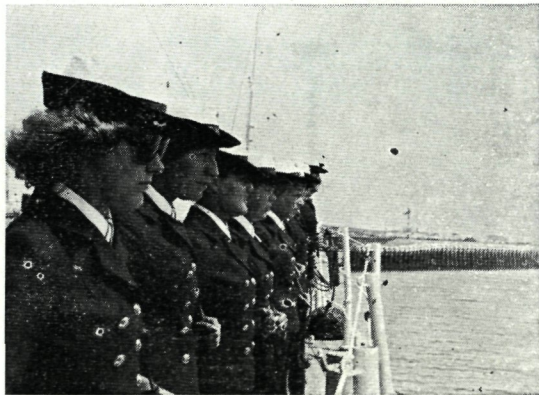
Dag « D » plus anderhalf jaar : de Damars bezetten een effectief van $\pm 3\%$ van de Zeemacht. Schier alle waleenheden hebben op hun organieke tabel plaatsen die door vrouwelijke matrozen werden ingenomen, militairen waarvan de gemiddelde leeftijd niet hoger ligt dan 23 jaar. Een vrij jonge troep zou ik zeggen, in een primair stadium en zonder hiërarchie in eigen geslacht, gelast met functies aangepast en/of eigen aan hun kunne.



« Dag Commandant »... « Dag Damars » - Je maakt de Marine een stuk aardiger.

Damars als lichtmatroos ?

Laten we het maar meteen zeggen, een matroos damar vaart nooit. Ja, misschien wel eens op de IJzer of op één van de plassen, sportief in een zeilboot, of zelfs op zee met een of andere groep burgers en dit in het kader van de publieke relaties van de Zeemacht, maar nooit als een echte dekmatroos. Daarvoor beschikt de marine over mannen genoeg. Van schepelingen tot admiraals. Marinemensen, die leven en werken in één grote organisatie, die als voornaamste taak heeft de vrijheid op zee te vrijwaren.



Klaar voor meerposten ? Neen, terug van de zeedoep.

Wat doet een matroos damar dan wél ?

Zoals overal in een moderne maatschappij, zijn er een aantal functies die minder geschikt zijn om door mannen te worden vervuld. Hoe treurig het ook klinkt voor die mannen, zij schieten vaak te kort, wanneer het gaat om nauwgezetheid, vriendelijkheid, fantasie, gezelligheid... kortom die typische



« Goeie namiddag meneer, U spreekt met de Zeemacht Oostende ».

vrouwelijke eigenschappen, die in een bedrijf vaak net zo onmisbaar zijn als in bijvoorbeeld een gezin. Vroeger vond men dit allemaal niet zo belangrijk, maar tegenwoordig is toch wel iedereen overtuigd van de onvervangbare rol, die juist de vrouw in een organisatie kan spelen. Ook de Krijgsmacht huldigt dit moderne standpunt. En dat het een goede opvatting is, werd al duidelijk bewezen sinds er damars zijn. Deze kleine charmante groep vrouwen temidden van de grote mannen-maatschappij valt dan ook niet meer weg te denken uit de marine.



« Goeie morgen, kollega... doet u maar, ladies first ».

Een woordje meepraten in zeemanstermen

Dat vele damars zich volledig hebben weten in te filteren in het zeemansleven, zij het dan uiteraard enkel met woorden en niet in daden, bewijst dat ze een deftig woordje kunnen meepraten met de zeebonken, wat een logisch gevolg is van de interesse in hun beroep.

Vanwaar ze het halen? Enerzijds door het volgen van de zeilkursussen in het Zeilcentrum van de Zeemacht, waar hen de tot nog toe enige kans geboden wordt de elementaire cursus in zeemanschap te volgen en anderzijds, wel ja, hoe kan het anders, door het lezen van ons maritiem tijdschrift « NEPTUNUS » en waarin Oppermeester J.B. DRESEN met zijn rubriek « Woorden uit de zeemanskist », een zeker niet te onderschatten bijdrage levert in het aanleren van hun zeemansvocabulary.



Een les uit de zeilkursus: aanmeren met walvissloop langs stuurboordzijde aan hoger wal.

Discriminatie op grond van sekse?

Rechtuit gesproken, dient gezegd dat er inderdaad in sommige gevallen en in zekere mate, een discriminatie te betreuren valt, maar onmiddellijk voeg ik eraan toe dat zulks niet altijd bewust en opzettelijk, maar vaak traditioneel en halfbewust ingeslopen is in de sociale structuur van onze samenleving en het geenszins kenmerkend is voor de Krijgsmacht.

Dat echter een soortgelijke discriminatie meer nadelen dan voordelen aan de Dames van de Marine in het geheel teweegbrengt is een feit. Naar verluidt worden onze NAVO-partners, waarvan vrouwelijke militairen deel uitmaken van de strijdkrachten minder geconfronteerd met dit probleem. Zou zulks het gevolg zijn van hun hiërarchie in eigen geslacht? Zal de tijd het ons uitwijzen? Eerst leren gaan en dan leren lopen, is een gezegde dat ook hier aan zijn trekken komt. Inderdaad, zo wordt binnenkort overgegaan tot de aanwerving van vrouwelijke kandidaat officieren en -onderofficieren en dit nadat de uitvoeringsbesluiten van de wet van 13 juli 1976 betreffende de getalsterkte aan officieren en de statuten van het personeel van de krijgsmachten zullen verschenen zijn. Wie weet dat binnen enkele jaren wij ook zullen toegelaten worden tot de strijdende en varende functies? En eigenlijk waarom niet? Wij zijn toch militairen, dragen het uniform van de Zeemacht en streven toch naar emancipatie!



Fregattenproblematiek

Door Fregatkapitein H. VERBOVEN

Vóór enkele jaren viel de beslissing dat de Zeemacht nieuwe fregatten zou krijgen. Dat 'nieuwe' klinkt alsof er voordien nog zijn geweest, en in zekere zin was dat ook zo: een aantal omgebouwde Algerines uit de tweede wereldoorlog, die lang vóór hun afbraak in de zestiger jaren al het stadium hadden bereikt nog maar alleen « fysische obstructie » te zijn. In feite komt het hierop neer dat, sinds de oprichting van de Zeemacht, het aspect « fregat » en onderzeebootbestrijding altijd al een randgeval is geweest. Eerst en vooral waren de middelen daartoe niet voorhanden en bovendien zat alles toegespitst op mijnenbestrijding.

Een en ander om duidelijk naar voren te brengen dat mogelijke fregat-ambities in het verleden nooit echt van de grond zijn gekomen. Of, met andere woorden, op het ogenblik dat de Zeemacht het groene licht kreeg om aan die nieuwe fregatten te beginnen, lagen zowel de techniciteit als de onderverinding op dat gebied aan de zwakke kant. En dat is eufemistisch uitgedrukt!

Meteen na de bouwbeslissing zaten we aan te kijken tegen een dubbel probleem: een technische sprong van zowat dertig jaar en een omschakeling van het meer passieve denkpatroon der mijnenbestrijding naar dat van een actieve onderzeebootbestrijding.



WAT MET HET PERSONEEL ?

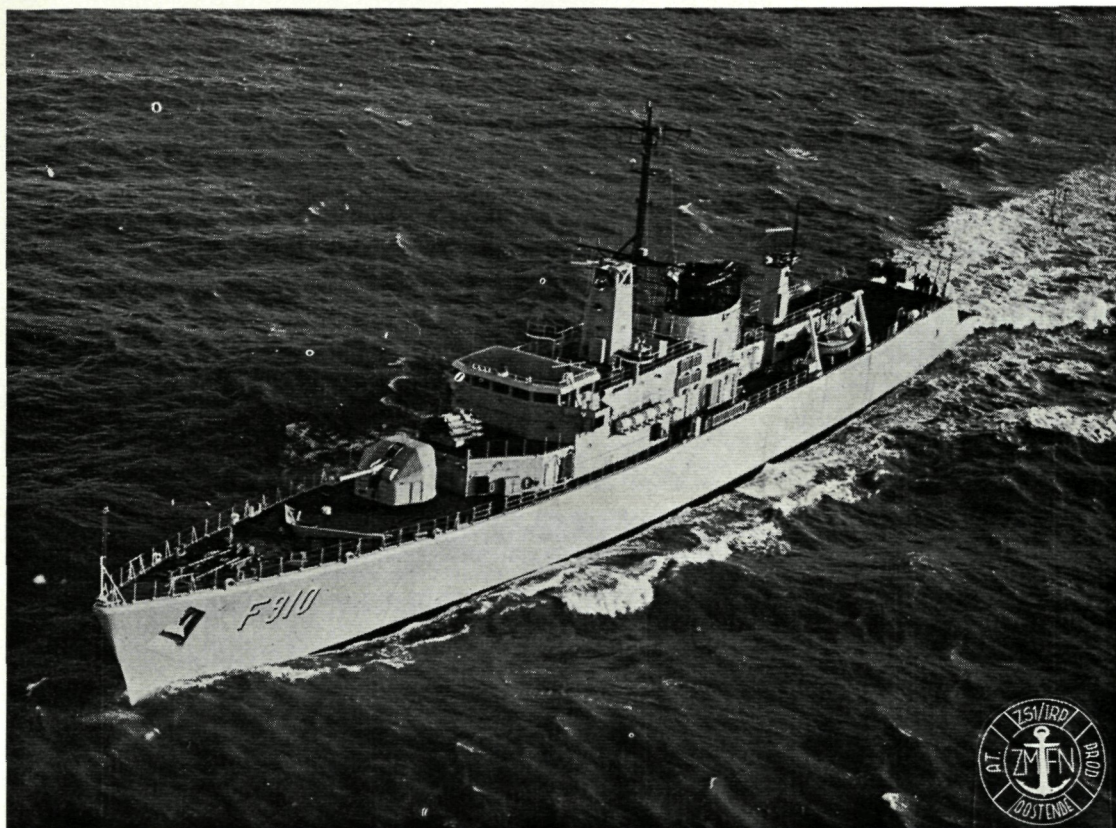
Toen de beslissing over de fregattenbouw overal was doorgedrongen, kwam het maar zeer sporadisch tot jubeltonen. De meesten keken de kat uit de boom, een aantal liet pessimistische geluiden horen en zowat iedereen zag er onder verschillende elevaties tegenop.

Nu lagen de redenen daartoe een beetje voor de hand. Al het personeel, en dat in alle graden, had tot het einde van het vorige decennium de mijnenbestrijdingsweg bewandeld. Een hele trits volgde ooit wel eens een specialiteitskursus: artillerie, navigatiegevechtinformatie, transmissies, onderzeebootbestrijding, elektronika, te veel om ze allemaal op te noemen. Nu waren die meestal buitenlandse kursussen toendertijd aangevuld met praktijk op de schepen van de gastmarine, maar daarmee was de kous dan ook ongeveer af. Terug in eigen land vielen al die specialisten terug in het spoor van de mijnenbestrijding en de opgedane kennis bleef in het gunstigste geval nog wat hangen maar was na enkele jaren al voorbijgestreefd en zeker afgevlakt. Voor een paar specialiteiten zoals transmissies, mechanika, elektriciteit, lag de toestand wel iets gunstiger omdat het eigen mate-

rieel en het gebruik ervan min of meer in de goede richting meegroeide. Doch de meeste fregat-gerichte specialiteiten trappelden praktisch ter plaatse.

Nu is het wel zo dat voor jongere personeelsschijven de toestand wel iets gunstiger ligt, omdat ze in het buitenland een meer recente opleiding kregen. Anderzijds vond er juist in de operationele specialiteiten en in elektronika - zonder daarbij de voortstuwing en de energievoorziening te willen vergeten - een verschuiving plaats naar andere en moeilijker technieken. En daarbij liggen de eisen voor het uitbaten van een fregat helemaal anders dan die van een mijnenveger of -jager.

Het kwam er ten slotte op neer, dat zowat iedereen weer de schoolbanken op moest. De volledig nieuwe richting die de elektronika uitging, de wapen elektronika, diende onderschept te worden door een gloednieuwe vorming; en dat zijn dan nu ook allemaal erg jonge specialisten geworden die een jarenlange opleiding in eigen land en in Nederland, Frankrijk en elders achter de rug hebben. De andere elektroniciens vielen uiteen in de afdelingen sonar, radar, transmissies, instrumenten en krijgen nog altijd de aanvullende kursussen met ruime scheppen binnengegoten.



F910 « WIELINGEN »

DE OUDEREN OOK TERUG NAAR SCHOOL

Voor de operationele tak, officieren zowel als onderofficieren van alle leeftijden, is het tot een complete herscholing uitgegroeid. Reeds jarenlang zitten jonge en minder jonge hoofden in leslokalen van de omringende NAVO-marines gebogen over de problematiek van nieuwe wapens en technieken. De vroeger een beetje stiefmoederlijk behandelde artillerie ziet zich met ballistische snelheid in ere hersteld, zodat ze er een beetje de adem bij verliest.

De oudere detectors komen met bedenkelijke gezichten terug van een stage in Nederland en vertellen over systeemintegratie die zelfs voor de Koninklijke Marine een nieuwe aanpak betekent; alle oude gewaden schijnen daar afgelegd of toch als erg versleten te worden beschouwd. De commando-centrale is helemaal niet meer zoals wij ze ons voorstellen: een donkere ruimte waarin een opgewonden, roepende troep iets zinnigs uit een warboel halen. Het lijkt nu meer op een futuristisch verhaal met een rekenaar die het allemaal doet en een aantal kalm uitzijnde lui - nou ja! - die rustig gezeten nu en dan een stel toetsen indrukken.

De transmissies dachten dat het met hen allemaal nog wel min of meer rond zat, maar die kregen het pakket « Elektronische oorlogsvoering » toegespeeld en daarmee bleken ze opeens hun handen weer overvol te hebben.

De elektriciens bekeken de zaak wel met de nodige terughoudendheid doch met de zelfzekerheid die hun eigen is gingen ze de zaak te lijf volgens het principe dat elektriciteit, elektriciteit is, en dat een

alternator, een alternator blijft. Nou, en de rest zagen ze dan wel. Dat klopte tamelijk aardig; ze zagen inderdaad zo'n hoop dat ze soms prompt verloren liepen in een onvoorstelbaar aantal kringen en netten. En nadat ze eindelijk zover waren dat rede, verstand en veel gepieker het licht had gebracht, kregen ze terloops te horen dat er aan de wapens een hele reeks elektrische snufjes te vinden waren. En of ze ook maar eens even...! Een elektricien krijg je niet vlug in paniek, maar toch! Mecaniciens zijn altijd op hun hoede, en dat is trouwens de enige gezonde houding om als scheepswerktuigkundige een nieuwbouw onder de knie te krijgen. Die diesels, dat zou wel loslopen; die gasturbine woog al meer door, want de kennis daarvan beperkte zich tot de theorie. Maar klaarheid brengen in een doolhof van leidingen, kleppen, pompen, luchtcirculatie, luchtbehandeling, filters, hulpinstallaties, en in een controlekamer die veel weg heeft van een overdadig en kleurrijk uitstaaroom rond de jaarwisseling, zodat alles overkomt als een overzichtelijk geheel! Zo iets vraagt maandenlang rondkruipen door het schip en gepuzzel boven plans.

NADIEN BEGINT HET PAS!

En als het dan maar beperkt bleef tot dat eigen maken van nieuwe tactieken, methodes, apparaten. Doch iedereen die een cursus volgt zit bij zijn thuiskomst als direkt met de opdracht op zijn kennis in cursusvorm te gieten, zodat de verkregen wijsheid aan anderen kan overgedragen worden. Iedereen die een boordsysteem heeft uitgeknobbeld, haast zich om het voort te vertellen aan zijn col-

lega's of zet het meteen op papier. Iedereen is doorlopend bezig aan iedereen stukjes ondervinding en ontdekkingen door te geven.

Bovendien moest over de boordorganisatie van de fregatten nog de eerste letter neergeschreven worden. Er bestond geen slagorde, de volledige standaard-boordorganisatie van de Zeemacht diende gebruiksklaar voor de fregatten te worden herwerkt. Daarvoor kon het personeel niet, zoals in andere marines, profiteren van eigen traditie of ondervinding, waarbij de uiteindelijke organisatie het resultaat is van een geleidelijke groei. Bij de Zeemacht bouwen we aan iets dat vroeger niet bestond, iets waarin we geen ondervinding hebben. Er wordt veel teruggegrepen naar wat er bij de buitenlandse marines tijdens de verscheidene kursussen is opgepikt, hoewel dat ook niet altijd opgaat. Trouwens, het geïntegreerde wapensysteem is ook voor de Koninklijke Marine nog maar pas het experimenteel stadium ontgroeid. En ten slotte, de eigen E71-fregatten zijn een buitenbeentje waarvoor geen enkele bestaande organisatie zo maar klakkeloos kan overgenomen worden.

Dan is er nog niets gezegd over de onderhoudsroutines voor alle nieuwe apparatuur. Over de verslagbladen en journalen die zonder aanpassing niet bruikbaar zijn op de fregatten. Over het trainingsprogramma en de daaraan vastzittende oefeningen. Over de tactieken die op deze schepen zullen moeten gebruikt worden. En hoe beter we het schip leren kennen, en hoe langer over de aanverwante problemen wordt nagedacht, des te omvangrijker groeit de hoop werk die nog voor de boeg ligt.

EVEN OMSCHAKELEN

Indien de technische sprong al een hele prestatie blijkt te zijn, de aanpassing van het denkpatroon is even moeilijk, zij het op een ander vlak. De vroegere specialisatie in de mijnenbestrijding was vooral afgestemd op de verdediging. Dat is altijd zo geweest en zelfs de omgebouwde Algerines konden aan die prioriteit weinig veranderen. Na meer dan 25 jaar Zeemacht heeft die houding om « defensief ingesteld te zijn » diep wortel geschoten. En nu krijgen we opeens schepen toegeschoven die vragen om van die verdedigende houding ineens over te schakelen op een meer aanvallende. En die vraag richt zich speciaal tot de oudere groep, want juist die heeft ook op de fregatten de leidende posten. Na het grootste deel van de loopbaan volgens een bepaalde zienswijze te hebben doorgebracht, zal het wel even tijd vragen eer het sleutelpersoneel op die nieuwe aanpak ingespeeld is.

WE DOEN HET MET MENSEN

Heel het opzet - nieuwe schepen, andere technieken, aanpassing denkpatroon - is in feite een begin. Nadien komen daar nog bij de langdurige afbouw met het over-en-weer gesjouw naar de werven, de reizen, de oefenperiodes. Een langdurige inzet van meestal dezelfde mensen, waaraan een inspanning wordt gevraagd om zich tot het vereiste peil op te werken, om laat in de loopbaan aan een herscholing te beginnen, om nadien één of meer jaren met die schepen in het buitenland te oefenen, reizen te doen die doorsnee langer zullen uitvallen dan in het verleden. En dat in een tijd dat elke avond en elk weekend thuis ongeveer als iets vanzelfsprekend wordt beschouwd. Zonder te vergeten dat er steeds meer ongeschikt varende komen, terwijl de rekrutering deze teruggang niet volledig kan aan-

vullen. En daarbij voor ogen houdend dat een aantal pasgevormde jongeren een specialisatie volgen waarvoor in het burgerleven aantrekkelijke voorwaarden bestaan.

Die factoren spelen allemaal mee om de samenstelling van de bemanningen der fregatten tot een stukje kunst- en vliegwerk te maken. Het is moeilijk om voor dergelijke toestand zomaar pasklare oplossingen op tafel te leggen. Maar een aantal mogelijkheden zitten er toch wel in.

Hoewel weddeaanpassingen nu niet direkt voor de hand liggen en bovendien een langdurige aangelegenheid zijn, mag dit belangrijk aspect toch niet luchtig voorbijgekeken worden. Wat wel kan, is het zo positief en zo gunstig mogelijk toepassen van de diverse vergoedingen voor verplaatsingen, wachten en varen, en het hardnekkig aandringen op de aanpassing ervan waar dit ten nadele van de bemanningsleden uitvalt. De recente tijdslimieten van de terugbetaling der verplaatsingsvergoedingen naar een tijdelijke werkplaats - in casu de werven - hebben al een hoop kwaad bloed gezet: zo iets heeft namelijk een direkte weerslag op het gezinsbudget.

Eens dat de schepen voor proeven in het buitenland liggen en nadien in de vaart komen, zou het financieel probleem grotendeels onderschept worden door de zeetoeelagen en -vergoedingen. Maar dan gaan zich de sociale problemen veel scherper stellen omwille van de min of meer lange scheidingen en de vele maanden in Den Helder.

In dit verband lijkt een soort « thuisfrontactie » het meest aangewezen. De nieuwe marinebasis dient daarin een doorslaggevende rol te spelen. Ze begint op dat gebied echter al met een handicap: ze ligt in Zeebrugge terwijl de meeste gezinnen nu nog geconcentreerd rond Oostende en Brugge wonen. Nochtans zullen al die gezinnen voor eventuele inlichtingen, vragen, spoedgevallen, administratieve aangelegenheden, verwezen worden naar de nieuwe basis. De marinebasis Zeebrugge dient dan ook de gezinnen van de bemanningsleden ingelicht te houden over de mogelijke kontaktpunten te Brugge, Oostende en in het eigen kwartier. In Zeebrugge zelf zou ze best een soort opvangcentrum voorzien waar iedereen bij manier van spreken dag en nacht terecht kan.

Kontaktpunten kunnen van alles zijn: sociale dienst, echtgenoten van boordpersoneel die willen meedoen, aalmoezeniers. Dat « thuisfront » mag het zich ook niet ontzien zijn actie-terrein uit te breiden tot de schepen zelf: de sociale dienst en vooral aalmoezeniers dienen regelmatig in te schepen en aan boord te komen in de havens - ook in Den Helder worden ze verwacht -, want sociale actie en pastoraal zijn meer dan voorzichtig de familie inlichten bij ernstige ongevallen. De marinebasis moet het zover brengen dat ze voor bemanningen en gezinnen meer wordt dan enkel maar een ligplaats voor schepen; het zou een centrum moeten zijn dat positief overkomt bij de thuisblijvers en waar ze altijd terecht kunnen met hun problemen. Met de bouw van de fregatten is de Zeemacht in een nieuwe periode beland. En in die periode zal het personeelsprobleem het zwaarst wegen omdat we met weinig en dezelfde mensen een hoop meer moeten doen. Ze hebben dan ook meer dan ooit recht op onze volledige aandacht.

M. VERBOVEN

Door HENRI ROGIE

Deze bijdrage tot de 4de editie van ons maritiem panorama 1976-77 brengt ons een beknopt overzicht van de huidige toestand in de scheepsbouw-industrie, gezien in de optiek van de heersende laagconjunctuur.

Ekonomie recessie beïnvloedde maritieme handelstrafiek

Eind 1973 besloten de olieproducerende landen de prijs van de ruwe aardolie gevoelig op te drijven. In enkele weken tijd werd de koopprijs van deze grondstof dan ook meer dan verviervoudigd. De economische recessie, welke toen reeds in de Westerse wereld langzaam opdaagde, ging hierdoor vrij sneller evolueren.

Voor een groot deel afhankelijk van de overzeese olie-import, werden tal van industrie-sektoren gedwongen de productieprijzen van hun fabrikaten gevoelig te verhogen. Aantasting van de concurrentiepositie, verminderd produktieritme en stijgende werkloosheid waren hiervan het gevolg. Voeg daarbij de weerslag van de monetaire problemen, zodat alle kenmerken van een typische laagconjunctuur meteen duidelijk aanwezig waren. De daaruit voortvloeiende recessie was vooral in de periode 1974-75 vrij scherp afgetekend, terwijl de inflatie pas nu in alle hevigheid gaat woeden.

Deze toestand ging uiteraard de evolutie van de wereldhandel grondig beïnvloeden. Vooral het maritieme handelsverkeer werd hierdoor sterk getroffen. De Westerse landen legden onmiddellijk drastische beperkingen op qua import van ruwe aardolie, terwijl de uitvoer van fabrikaten naar overzeese bestemmingen gevoelig ging slinken. De expansie van de wereldvloot werd hierdoor brutaal geremd, wat ook de activiteiten van de scheepsbouwswerfen ongunstig beïnvloedde. Bovendien trad vrij spoedig een overcapaciteit op in de klasse der gespecialiseerde eenheden zoals tankers en OBO-schepen.

Hoe de toestand in dit domein zich op konkreet vlak momenteel voordoet, kunnen wij best aan de hand van enkele statistische gegevens illustreren. Voor meer klaarheid behandelen wij achtereenvolgens de diverse aspecten van het probleem.

Kapaciteit van wereldvloot minder expansief

Wij zeiden zoëven dat de expansie van de wereldvloot door de heersende laagconjunctuur gevoelig geremd werd.

Volgens de laatste cijfers daaromtrent gepubliceerd, totalizeerde de handelsvloot van de vrije wereld een capaciteit van 462 miljoen dwt. medio 1976. Specificiëren wij onmiddellijk dat deze vloot de tank-, bulk- en multipurposeschepen behelst van minstens 10.000 ton draagvermogen. Begin 1976 beliep deze capaciteit 441 miljoen dwt. in globo, terwijl ze medio 1975 ruim 418 miljoen dwt. bedroeg. Dit betekent dat de capaciteit van 's werelds handelsvloot tijdens de periode medio '75 - medio '76 met 44 miljoen dwt. steeg, wat ons een jaarlijkse groeiritme van ruim 10 % geeft. Beschouwen wij nu de evolutie tijdens het eerste semester 1976, dan constateren wij een progressie van 21 miljoen dwt., hetgene na extrapolatie een jaarritme van nauwelijks 10 % vertegenwoordigt. In feite boekte dit eerste halfjaar een aanwinst van 29 miljoen dwt., doch de verliezen en slopingen beliepen 8 miljoen dwt.

Voornoemde expansiecoëfficiënten wijzen duidelijk op een regressie in de ontwikkeling van 's werelds koopvaardijvloot wanneer men bedenkt dat ditzelfde groeiritme een jaargemiddelde van 14,5 % had gekend tijdens het decennium lopend tot eind 1975.

Merken wij op dat deze afremming zich in de komende jaren nog scherper zal aftekenen, gelet op de betrekkelijk lange tijd die verloopt tussen de bestelling van een schip en de aflevering ervan. Qua evolutie van de wereldvloot krijgen wij derhalve volgend beknopt overzicht:

Juli '75 418 mlj dwt.	Juli '76 462 mlj dwt.	Groeiritme + 10,5 %
Jan '75 441 mlj dwt.	Juli '76 462 mlj dwt.	Groeiritme + 9,4 %
Jan '66	Dec '75	+ 14,5 % jaarlijks

Geremde expansie het minst afgetekend bij tankschepen

Wanneer men nu de remming van deze expansie van dichterbij gaat analyseren, stelt men vast dat ze het minst is uitgesproken in de sektor die het zwaarst getroffen werd door de economische recessie, nl. deze van de tankschepen.

Inderdaad, van 291 miljoen dwt. begin 1976, steeg de capaciteit van de tankersvloot tot 307 miljoen dwt. zes maand later. De aangroei bedraagt bijgevolg 16 miljoen dwt., hetzij nagenoeg 11 % op basis van één jaar. Vergeleken bij een gemiddelde jaar-expansie van 13 % tijdens het voorbije decennium, is het wel zó dat de globale capaciteit van de tankersvloot nog vrij expansief is. Dit verschijnsel is als volgt te verklaren: de talrijke orders geplaatst bij Japanse scheepswerven vóór het inluiden van de oliekrisis konden achteraf niet ingetrokken worden zonder verlies van vrij hoge borgsommen. Bovendien gingen deze bestellingen, meestal betaalbaar in yens en volgens vaste prijs, in gevoelige mate genieten van de belangrijke devaluatie van deze munt.

Wat nu de klasse der multipurposeschepen betreft - hiermee bedoelen wij de eenheden van het type O/O, O/B en O/B/O - vermelden de jongste statistieken een evolutie van 44,2 miljoen dwt. begin 1976 naar 45,4 miljoen dwt. medio 1976. Hier blijft de expansie beperkt tot 1,2 miljoen dwt., hetzij amper 6 % berekend op basis van één jaar. Nu bedroeg het groei ritme van deze scheepstype gemiddeld 29 % per jaar gedurende het voorbije decennium. Het is wel degelijk in deze sektor dat de expansie van de wereldvloot het meest werd afgeremd.

Tenslotte vermelden wij de bulkcarriers, waarvan de globale tonnenmaat van 106 miljoen dwt. tot 110 miljoen dwt. steeg in de periode januari-juli 1976. De aanwinst bedraagt derhalve 4 miljoen dwt. of circa 8 % andermaal herleid tot jaarcoëfficiënt. Ook hier gaat het om een expansieritme dat fel beneden het jaargemiddelde ligt van de vorige tien jaar, te weten 16 %. Bondig samengevat krijgen wij derhalve volgend overzicht.

	Jan '76 (mlj dwt.)	Julij '76 (mlj dwt.)	Jaar- ritme	Jaargem. voorbije 10 jaar
Tankers	291	307	+ 11 %	+ 13 %
Multipurposesch.	44,2	45,4	+ 6 %	+ 29 %
Bulkcarriers	106	110	+ 8 %	+ 16 %

Veroudering van de vloot en beperking in schaalvergroting

Beschouwen wij de evolutie van 's werelds koopvaardijvloot ingedeeld volgens de vlag, dan merken wij geen grote verschuivingen op vergeleken bij de vorige jaren. Medio 1976 waren de 5 grootste wereldvloten nog altijd die van Liberia (135 miljoen dwt.), Japan (55 miljoen dwt.), het Verenigd Koninkrijk (47 miljoen dwt.), Noorwegen (44 miljoen dwt.) en Griekenland (31 miljoen dwt.). Vier onder hen kenden tijdens het 1ste halfjaar 1976 nagenoeg hetzelfde groei ritme als dat van de globale wereldvloot. Alleen het Verenigd Koninkrijk maakte hierop uitzondering met een negatief expansiecoëfficiënt van 1,4 %.

Met het afremmen van de expansie ging uiteraard een veroudering van de vloot gepaard. Dit geldt in het bijzonder voor tank- en bulkcarriers, waarvan een tonnage van ongeveer 40 miljoen dwt. meer dan 15 jaar in de vaart is. Daarentegen is de vloot der multipurposeschepen relatief jonger aangezien deze scheepstypes pas vanaf 1965 operationeel werden.

Ook op gebied van schaalvergroting ging de evolutie in merklijk vertraagd tempo verlopen. Zo overschreed geen enkele der 125 bulkcarriers, die tijdens het 1ste semester 1976 van stapel liepen, een tonnenmaat van 140.000 dwt. Voor de helft van deze eenheden was het draagvermogen zelfs begrepen tussen de 20.000 en de 40.000 dwt. Wat de 11 nieuwe multipurposeschepen betreft die tijdens voornoemde periode geleverd werden, konstateren wij een beperking tot maximum 160.000 dwt. Vooral in de klasse der olietankers was het afremmen van de schaalvergroting duidelijk merkbaar, zoals blijkt uit onderstaand overzicht:

Draagvermogen	Aantal tewatergelaten olietankers
20.000 à 100.000 dwt.:	66
100.000 à 200.000 dwt.:	28
200.000 à 300.000 dwt.:	32
boven de 300.000 dwt.:	19
Totaal periode 1-7/76:	145

Bestellingen regresseren terwijl overcapaciteit toeneemt

De heersende recessie in het maritieme handelsverkeer en de stagnerende energiekrisis in de petroleumsektor hadden uiteraard ook een weerslag op de bestellingen van nieuwe eenheden. Qua olietankers gingen de orders vrij vlug slinken, terwijl de bestellingen van bulkcarriers eerder stagneerden.

Enkele cijfers ter illustratie: 6,3 miljoen dwt. qua nieuwe orders geplaatst tijdens het 1ste semester 1976, tegenover ruim 18 miljoen dwt. voor het dienstjaar 1975. De achteruitgang belooft hier eventjes 30 % ! De geboekte orders van 's werelds scheepswerven daalden van 159 miljoen dwt. medio 1975 naar 110 miljoen dwt. begin 1976 en naar 81 miljoen dwt. medio 1976. In één jaar tijd waren de uit te voeren bestellingen derhalve met bijna de helft verminderd. Hoe deze 81 miljoen dwt. aan nog uit te voeren orders over de diverse scheepstypes zijn verdeeld en welke de leveringstermijn ervan is, vernemen wij in volgende tabel:

	Levering in miljoen dwt.			
	Tankers	Multi- purposesch.	Bulksch.	Tot.
1976/2	17	2	8	27
1977	23	2	14	39
1978	10	1	4	15
Totaal	50	5	26	81

Wij zeiden zoëven dat de globale tonnenmaat van de geboekte orders met bijna de helft regresserde in één jaar tijd. Dergelijke terugloop was niet enkel het gevolg van mindere nieuwe bestellingen. Ook tal van reeds geplaatste orders werden geannuleerd. Vooral de VLCC waren hiervan het slachtoffer, temeer daar het sukses van de « handle size

tankers » steeds toenam. Over de moeilijkheden die de scheepsbouwindustrie hierdoor zouden onder- vinden, formuleren wij straks enkele markante vast- stellingen.

Wanneer een industrie minder gaat fabriceren, wijst dit op een overproductie in deze sektor. Zo ook betekenen de fel verminderde bestellingen bij de scheepsbouwerven dat een overkapaciteit in de bestaande vloot is ingetreden. Deze overkapa- citeit, reeds in 1975 merkbaar, nam in de loop van 1976 een vrij onrustwekkende omvang aan. Oordeel zelf: medio 1976 schatte men deze overkapaciteit op ruim 100 miljoen dwt., waarvan nagenoeg 50 miljoen dwt. niet langer operationeel was bij ge- brek aan ladingen. Praktisch de totaliteit van voor- noemde tonnenmaten betrof de vloot van de olie- tankers. Daarnaast was er een capaciteit van circa 40 miljoen dwt., die onder het minimum-rendement opereerde wegens toepassing van de « slow-stea- ming ».

Naar een krisistoestand in de scheepsbouwindustrie ?

Het is duidelijk dat de sektor van het maritieme transport een periode van afgetekende laagkonjunk- tuur doormaakt. Of een ware krisistoestand al dan niet nakend is, zal afhangen van de evolutie van de algemene economische toestand. In verband hiermee zijn de laatste prognoses evenwel niet zo rooskleurig.

Deze benarde situatie geldt ook voor de sektor van de scheepsbouwindustrie, waar de wereldpro- ductie een overkapaciteit van circa 40 % vertoonde medio 1976. Dank zij de uitvoering van bestellingen die dateren van vóór de oliekrisis, blijven de akti- viteiten van 's werelds scheepswerven momenteel nog op peil. Gevreesd wordt dat deze werven een krisisperiode tegemoet gaan, veroorzaakt door een structureel surplus van de produktiekapaciteit ten overstaan van de huidige en verwachte orders. Dit gevaar geldt in de eerste plaats voor de Japanse scheepswerven die nu nagenoeg de helft van de wereldproduktie verzekeren. Ter vergelijking: in hetzelfde tijdsplan was de produktie van de EEG- landen amper verdubbeld. De gevolgen hiervan op het vlak van de tewerkstelling kunnen rampzalig zijn. Nu reeds schat men de overbezetting op 25 % voor het geheel van de scheepsbouwsektor en op

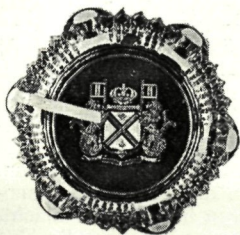
60 % voor wat betreft de bouw van tankers.

Een voorteken van de nakende krisis in de scheeps- bouwindustrie is volgens sommigen de steeds toe- nemende staatstussenkomst in deze sektor. Zo bv. ontvingen de Franse scheepswerven een globale subsidie van ruim 1 miljard F.F. in 1975, tegenover slechts 515 miljoen F.F. in 1976. Ook Groot-Britan- nië, voorheen 's werelds grootste scheepsbouwer, gaat zijn subsidieverlening gevoelig verhogen, ter- wijl Zweden thans overweegt een reserve niet-ope- rationele schepen aan te leggen in afwachting van betere tijden.

In Japan daarentegen worden de scheepswerven voorsnog door de centrale overheid niet gesubsidi- eerd. Weliswaar gingen de lonen in dit land stil- aan de hoogte in en begonnen ze zwaar te drukken op de produktieprijzen, maar zeer handig wisten de Japanners deze moeilijkheden te omzeilen door het oprichten van bijhuizen in landen waar de werk- krachten relatief vrij goedkoper zijn. Zo kenden wij onlangs een inplanting van I.H.I. op het eiland For- mosa en van Hokodate Dock in Zuid-Korea. Ook buiten het Verre Oosten gaat de aktiviteit van de Japanse scheepsbouwers zich laten gelden. In okto- ber jongstleden gaf de Braziliaanse regering haar goedkeuring tot de inplanting op haar grondgebied van twee filialen van de Japanse werf Hetachi Zosen.

Het is duidelijk dat de scheepsbouwindustrie van de Westerse landen haar konkurrentiële positie hierdoor nog verzwakt ziet. Het expansiebeleid en de dumpingprijzen van de Japanse scheepsbouwers vormden trouwens het onderwerp van de onder- handelingen die in september jongstleden te Rome plaats hadden tussen de EEG-partners en de vereni- ging van de Japanse scheepsbouwers. Deze bespre- kingen leverden evenwel geen konkrete resultaten op, wat de langzame degradatie van de toestand in de Westerse scheepsbouwindustrie beslist zal be- spoedigen. Vergeten wij echter niet dat ook de Japanse scheepswerven, alhoewel op vrij langere termijn, de weerslag van de huidige laagkonjunktuer zullen ondergaan.

Wellicht zal de heropleving van de economische aktiviteit alsdan vrij duidelijk zijn afgetekend, zo- niet evolueert zowel de maritieme handelstrafiek als de scheepsbouwindustrie van de vrije wereld naar een rampzalige krisistoestand.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief. uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering. Prijs: 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-kristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration murale. Prix: 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

De masten van een schip

Opmermeester J.B. DREESEN

Toen onlangs Alain COLAS met zijn enorme « CLUB MEDITERRANÉE » te Oostende op bezoek was werd me de vraag gesteld naar de namen van de masten van dit schip. De masten worden meestal genoemd naar de plaats waar ze zich op het schip bevinden, alsook naar hun hoogte en naar de tuigage die ze dragen. Nu is er met de « CLUB MEDITERRANÉE » geen probleem. Vermits de tuigage voor elke mast gelijk is en de masten even hoog zijn hoeft de naamgeving niet aan speciale voorwaarden te voldoen. Het volstaat de masten van voor naar achteren te nummeren. De voorste mast wordt dan nr 1 en men gaat over nr 2, nr 3 tot nr 4 voor de achterste mast.

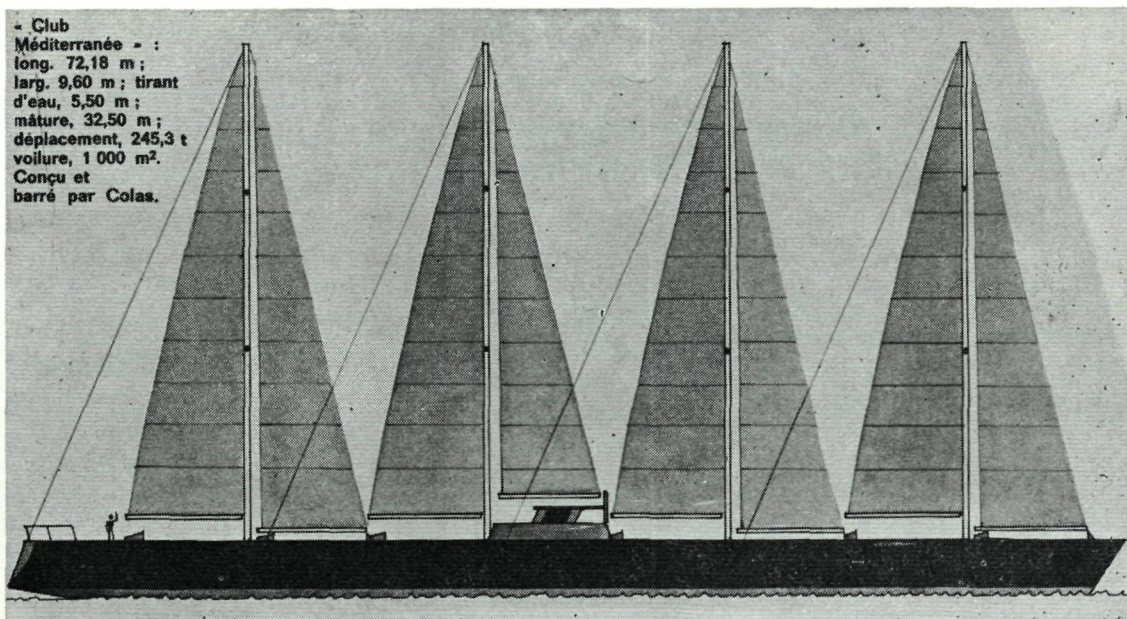
Bij TWEEMASTERS spreekt men over het algemeen van de FOKKEMAST en de GROTE MAST. Voor tweemastige jachten verandert dat enigszins want daar spreekt men op een KITS van een GROTE MAST en een BEZAANSMAST, terwijl dat bij een YAWL een GROTE MAST én een DRUILMAST wordt. Voor DRIEMASTERS varieert de benaming naarge-

lang het schip getuigd werd als een BARK of als een VOLSCHIP. BARKSTUIG noemt men de indeling waarbij aan de achterste mast GAFFELTUIG gevoerd wordt, terwijl de voorste masten met RAZEILEN zijn uitgerust. Als VOLSCHIP getuigd - of voorzien van FREGATTUIG zoals men het ook wel eens noemt - is een zeilschip wanneer alle masten razeilen voeren.

Het BARKSTUIG was wat algemene indeling betreft een terugkeer naar het tuig van de 17de eeuwse FLUITEN. Het vond in verband met de arbeidsbesparing gemakkelijk ingang bij de handelsvaart. Bij de Marine, waar meer personeel beschikbaar was en bovendien de snelheid zorgvuldiger moest kunnen geregeld worden bij het varen in formatie bleef het VOLGETUIGDE SCHIP algemeen in gebruik.

Op een als BARK getuigde DRIEMASTER noemen de masten van voor naar achter: FOKKEMAST, GROTE MAST en BEZAANSMAST. Is die DRIEMASTER als VOLSCHIP getuigd dan luiden die namen

« Club Méditerranée » :
long. 72,18 m ;
larp. 9,60 m ; tirant
d'eau, 5,50 m ;
mât, 32,50 m ;
déplacement, 245,3 t
voilure, 1 000 m².
Conçu et
baré par Colas.



FOKKEMAST, GROTE MAST en KRUISMAST.

Onze nationale « MERCATOR » sluit als BARKENTIJN - enkel de voorste, of FOKKEMAST, is vierkant getuigd de andere zijn het langscheeps - aan bij de benamingen die voor de BARKEN gebruikelijk zijn.

De eerste VIERMASTER die in de vaart kwam was de « HENRI GRACE DE DIEU » beter gekend als de « GREAT HARRY ». Dit schip, in 1513 op stapel gezet, liep reeds in 1514 af. Het was 60 meter lang, een ongewoon groot schip voor die tijd, en de tonnemaat lag om en bij de 1.500 ton. Het was volledig uit eikenhout gebouwd en voorzien van twee batterijen die boven elkaar geplaatst waren. De FOKKEMAST was bijna zo hoog als de GROTE MAST. De KRUISMAST was echter aanzienlijk korter dan de FOKKEMAST waarna er nog een veel kortere BONAVENTUREMAST volgde. « GREAT HARRY » bleef een unicum, werd in 1552 herdoopt tot « EDWARD » waarna echter de maritieme bijgelovigheid, die zegt dat de naam van een schip veranderen onheil meebrengt, gelijk kreeg, want in 1553 brandde de « EDWARD », ex-« HENRI GRACE DE DIEU », op de werf te WOOLWICH volledig op. De eerste VIERMASTSCHOENERBARKEN of VIERMASTBARKENTIJNEN zoals ze ook wel genoemd worden kwamen omstreeks 1880 in de vaart. Een gekend schip in deze groep was de « MOZART » die in 1904 gebouwd werd. Tot diezelfde groep behoren ook de VIERMASTBARKEN waarvan na de eeuwwisseling de « HERZOGIN CECILE » (gebouwd in 1902) en de « PAMIR » (gebouwd in 1905) best gekend waren. Dit laatste schip verging op 21 september 1957 in een orkaan op de Atlantische Oceaan waarbij 80 van de 86 bemanningsleden verdronken. Als opvolger in deze reeks behoort ook nog de « JUAN SEBASTIAAN DE EL CANO » die voor een paar jaren een bezoek bracht aan onze haven. Hier hadden we te doen met een VIERMAST-TOPZEILSCHOENER met een waterverplaatsing van zowat 3.750 ton die in 1927 van stapel liep. Bij al deze schepen noemen de masten FOKKEMAST, GROTE MAST, KRUISMAST en JAGERSMAST. In het laatste kwart van vorige eeuw werden ook enkele tientallen VIERMASTVOLSCHEPEN gebouwd. Hier werden de masten FOKKEMAST, GROTE MAST, HOOFDMAST en KRUISMAST genoemd. Het enige VIJFMASTVOLSCHIP dat ooit gebouwd werd, de « PREUSSEN », liep in 1902 te Hamburg voor rekening van de rederij LAISZ van stapel. Voor een lengte van 124 meter bij een waterverplaatsing van 11.150 ton voerde het schip 5.560 m2 zeil. Dit grootste van alle volschepen die ooit gebouwd werden verging in 1910 bij Dover. Het was het grootste handelszeilschip dat ooit in de vaart werd gebracht. Hier noemden de masten in volgorde van voor naar achter FOKKEMAST, GROTE MAST, MIDDELMAST, HOOFD- of JAGERSMAST en KRUIS- of ACHTERMAST. Voor de andere VIJFMASTERS in

deze reeks : de VIJFMASTBARKEN, de VIJFMAST-SCHOENERS en de VIJFMAST TOPZEILSCHOENERS golden de benamingen van de masten als voor het volschip. Een van de weinige ZESMASTSCHOENERS die gebouwd werd was de « WYOMING » die in 1910 van stapel liep. Dit was het langste houten schip dat ooit te water werd gelaten. Het was 350 voet lang bij een breedte van 50 voet. Enkele ZESMASTBARKENTIJNEN kwamen pas vanaf 1918 in de vaart. De namen van de masten luiden hier FOKKEMAST, GROTE MAST, KRUISMAST, JAGERMAST, DRIVERMAST en BEZAANSMAST.

Het enige ZEVENMASTIG zeilschip dat ooit bestaan heeft was de ZEVENMASTGAFFELSCHOENER « THOMAS W. LAWSON ». Het was een stalen schip van 5.218 ton dat in 1902 gebouwd werd en in 1907 op de SCILLY EILANDEN aan de grond liep. Dit schip was 117 meter lang, 15 meter breed en had een bemanning van 16 koppen. Hier werd de naamgeving van de masten reeds een probleem waarbij dan ook voor de eerste maal nummers gebruikt werden. Van voren naar achter gerekend sprak men van de FOKKEMAST, GROTE MAST, BEZAANSMAST, nr 4, nr 5, nr 6 en de SPANKERMAST. PAALMASTEN zijn masten die uit een stuk gemaakt worden. De masten van oorlogsschepen die gebouwd zijn met 2 of 3 poten worden GEVECHTMASTEN genoemd. Oorspronkelijk hadden ze een platform waarop licht geschut stond, maar tegenwoordig vormen ze het draagstel voor de radars en andere apparatuur.

Dubbele verticale masten zoals die aan boord van koopvaardijsschepen aan de luikhoofden opgesteld zijn worden ook wel VOETBALMASTEN genoemd. Als zegswijzen in verband met de mast kennen we in het Nederlands :

VOOR DE MAST GEDIEND HEBBEN, van gewoon schepeling opgeklommen zijn tot de officiersrang. ER KUNNEN GEEN TWEE GROTE MASTEN OP EEN SCHIP ZIJN, er moet maar een persoon zijn die de bevelen geeft.

HIJ ZAL DE MAST WEL OPKRIJGEN, hij zal zich wel weten te helpen of te redden.

HIJ VAART WAAR DE GROTE MAST VAART, hij doet wat zijn chef wil.

HIJ MAAKT VAN EEN MAST EEN SCHOENPIN, hij bederft iets goeds om een beuzeling.

HIJ ZIT VOOR DE MAST, hij kan het voedsel dat hij op zijn bord heeft genomen niet opkrijgen.

Ook nog HIJ ZIT VOOR DE GROTE MAST, van iemand die meer dan zijn rantsoen op zijn bord neemt.

ALS DE GROTE MAST MEEVAREN, zegt men van een opvarende die zeer weinig belangstelling heeft in het schip en die aan boord zijn oren en ogen niet gebruikt.

Ons woord MAST, net zoals het Engelse MAST zijn uit het Latijnse « mālus » te verklaren.

J.B. DRESEN



INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Nederlandse « HRMS HOOGEVEEN, HRMS HOUTEPEN en HRMS LACOMBLE » brachten een routine bezoek aan Oostende van 17 tot 20 januari 1977. De schepen stonden respectievelijk onder bevel van Luitenant-ter-Zee J. Van Der Does, Luitenant-ter-Zee P. Vreeke en Luitenant-ter-Zee B. Peeters.

Karakteristieken

« HOOGEVEEN »

Waterverplaatsing : 417 ton
Afmetingen : 149 x 28 x 6.5 feet
Bemanning : 38

« HOUTEPEN »

Waterverplaatsing : 169 ton
Afmetingen : 99 x 18 x 5 feet
Bemanning : 14

« LACOMBLE »

Waterverplaatsing : 169 ton
Afmetingen : 99 x 18 x 2 feet
Bemanning : 14

...

De Britse « HMS HARDY » bracht een routine bezoek aan Brugge van 21 tot 25 januari 1977.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 1.456 ton
Afmetingen : 91.4 x 94.5 x 10.1 m.
Bemanning : 140

...

De Nederlandse « HRMS VEERE » bracht een routine bezoek aan Oostende van 8 tot 10 februari 1977. Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee De Haan.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 417 ton
Afmetingen : 149.8 x 28 x 6.5 feet
Bemanning : 38

...

De Nederlandse derde flottielje mijnenvegers bestaande uit « HRMS RHENEN, HRMS HOOGEZAND, HRMS HOOGEVEEN en HRMS LACOMBLE » bracht een routine bezoek aan Oostende van 9 tot 18 februari 1977.

De derde flottielje stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee A. Zoethout aan boord van « HRMS RHENEN ».

Karakteristieken

« RHENEN »

Waterverplaatsing : 417 ton
Afmetingen : 149 x 28 x 6 feet
Bemanning : 38

« HOOGEZAND »

Waterverplaatsing : 417 ton
Afmetingen : 149 x 28 x 6 feet
Bemanning : 38

« HOOGEVEEN »

Waterverplaatsing : 417 ton
Afmetingen : 149 x 28 x 6 feet
Bemanning : 38

« LACOMBLE »

Waterverplaatsing : 169 ton
Afmetingen : 99 x 18 x 2 feet
Bemanning : 14

bewegingen van onze
mouvements de la flotte...



M904 « de BROUWER » WEER THUIS !

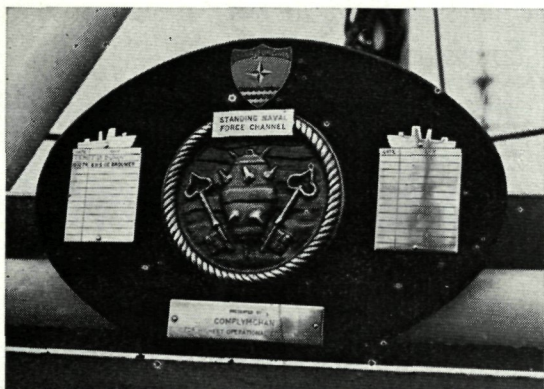
Op 15 december 1976 voer de M904 « de BROUWER » de haven van Oostende binnen. Dezelfde dag om 12.00 u. werd de NAVO vlag gestreken en kwam deze eenheid weer onder nationale bevelvoering te staan, na precies twaalf maanden in STANAVFORCHAN gediend te hebben.

Op 10 december 1976 werd te Plymouth, laatste buitenlands bezoek van dit internationaal squadron dit jaar, ter gelegenheid van grootscheepse divisies de « Operational Efficiency Trophy » aan de « de BROUWER » overhandigd door Vice-Admiraal Tait R.N., Flag Officer Plymouth tevens COMPLYMCHAN



in de NAVO organisatie. « ... this trophy will be awarded to the ship achieving the highest operational standards for a running period... ». Deze begeerde trofee wordt om de zes maanden uitgereikt aan het schip dat het hoogste operationeel peil bereikt heeft. Het is de eerste maal dat een eenheid van de Zeemacht deze onderscheiding ontvangt.

Om dit te bekomen heeft de « de BROUWER » circa 11.000 zeemijl onder NAVO vlag gevaren en heeft aan een tiental manoeuvres deelgenomen waarvan sommige tamelijk zwaar uitvielen: « Team-Work 76 » en « Bonded Item » bvb.



Veel mijnen, doch ook andere tuigen zoals door mijnenvegers verloren akoestische hamers e.d., werden door de « de BROUWER » gehunt. Dit schip is met VDS sonar SQQ 14 en met PAP's uitgerust. Tijdens oefening « Crisp Water » werden zo bijvoorbeeld een tiental oefenmijnen en ook twee Wereldoorlog II mijnen gevonden.

Vele andere activiteiten werden het ganse jaar door beoefend, schietoefeningen, verschepen op zee, slepen en gesleept worden, verbindingsoefeningen, zeemanschapsoefeningen, praai- en infiltratie oefeningen enz., enz. Ook op sportvlak heeft de « de BROUWER » zijn mannetje weten te staan zoals én de voetbaltrofee én de atletisme challenge, beiden aan boord, het overvloedig bewijzen.

De lange lijst van de bezochte havens omvat o.a.: Willemshaven, Brest, Rouen, Le Havre, Gent, Oostende, Vlissingen, Amsterdam, Den Helder, Scheveningen, Rosyth, Cardiff, Pembroke, Plymouth, Portsmouth, Portland.



Sinds 16 december 1976 is het de M909 «BOVESSE» die België in STANAVFORCHAN vertegenwoordigt en wij wensen hen evenveel geluk en rijke ervaringen toe, als wij in dit internationaal squadron gekend hebben, squadron gekenschetst door een fantastische geest van internationale medewerking en reële vriendschap.

STAFCHIEF ZEEMACHT BENOEMD TOT VICE-ADMIRAAL



Rekening houdend met het feit dat Neptunus een tweemaandelijks tijdschrift is en bovendien nu en dan wat veraging oploopt, is het uiteraard moeilijk aktueel te zijn. Niettemin wenst de redactie van Neptunus de Stafchef van de Zeemacht, van harte geluk met zijn benoeming tot Vice-Admiraal (Luitenant-Generaal), welke plaats had op 26 december 1976.



CPF. VAN BEGIN

BEVELSOVERDRACHT VAN DE BELGISC-NEDERLANDSE MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL TE OOSTENDE

Ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland worden sedert 1 april 1965 de opleidingen in de mijnenbestrijding voor de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse marine gezamenlijk uitgevoerd bij de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Er is bepaald dat de functies van « directeur » en de aan deze toegevoegde « hoofd opleidingen » afwisselend, doch niet gelijktijdig, door een Belgisch of Nederlands hoofdofficier zullen worden bekleed. De functie van directeur wordt sedert 23 mei 1975 bekleed door Kapitein ter Zee A.I.M. Kamps van de Nederlandse Koninklijke marine. Tijdens zijn bevelsperiode heeft hij steeds getracht de doelstellingen van de school en verdere uitbouw te realiseren. Zijn bijzondere aandacht gold de toepassing van moderne rekenmiddelen in de mijnenbestrijding, vooral ten dienste van operationele bevelhebbers. In overeenstemming met eerder genoemd Belgisch-Nederlands akkoord zal vanaf 17 december 1976 een hoofdofficier van de Belgische Zeemacht, Fregatkapitein F.J.M. Van Begin, huidige hoofd opleidingen, met de functie van directeur worden belast.

De Stafchef van de Zeemacht, Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, zal hem, namens de betrokken ministers van Landsverdediging en van Defensie met deze bestuursfunctie bekleden.

De chef van de Nederlandse Marinestaf, Vice-Admiraal B. Veldkamp zal bij deze plechtigheid aanwezig zijn evenals een aantal andere Nederlandse en Belgische militaire autoriteiten.

Fregatkapitein F.J.M. Van Begin kwam op 23 mei 1975 voor de vijfde keer terug op de mijnenbestrijdingsschool waar hij vroeger instructeur en hoofd opleiding was. Intussentijd heeft hij als eerste commandant het bevel gevoerd over STANAV-FORCHAN, het permanente mijnenbestrijdingsverband van de NAVO voor het Kanaal en de Noordzee.

Hij zal als hoofd opleidingen worden opgevolgd door Kapitein-Luitenant ter Zee S.J. de Jong. Deze Nederlandse hoofdofficier heeft tot voor kort het bevel gevoerd over het NL mijnenbestrijdingsflottielje 3.

De mijnenbestrijdingsopleidingen

De Mijnenbestrijdingsschool heeft in de eerste plaats tot taak de opleidingen te verzorgen van personeel voor de Belgische Zeemacht en de Koninklijke marine. De faciliteiten van de school staan echter ook ter beschikking van andere NAVO lan-

den. Lessen worden gegeven in de Nederlandse, Franse en Engelse taal. De opleidingsstaf bestaat uit acht officieren en vijftien onderofficieren. Zij instrueren de tactiek en techniek voor het bestrijden van mijnen aan omstreeks duizend man vlootpersoneel per jaar. Behalve Belgen en Nederlanders zijn bij dit aantal inbegrepen het personeel van de marines van al onze NAVO-bondgenoten, behalve IJsland en Luxemburg.

De voornaamste afdelingen van de school zijn :

- het tactisch centrum voor het beoefenen van tactische situaties
- de sectie mijnen met oude en moderne types zeemijnen ;
- de tactische en technische kursussen, in duur variërend tussen een en negentien weken ;
- de sectie administratie en dokumentatie ;
- de sekties studies en opzoeken.

Regelmatige bezoeken van Duitse, Franse, Engelse, Nederlandse en Belgische mijnenbestrijdingseenheden aan het tactisch centrum waarborgen een goede uitwisseling van de theorie en de praktijk. De officieren-instructeur nemen deel aan de planning, uitvoering en analyse van nationale en NAVO-mijnenbestrijdingsoefeningen. Zij zijn voorts nauw betrokken bij de ontwikkeling van de mijnenbestrijdingstechniek en -tactiek.

De wapenspreuk van de school NON OSTENTO, SED OSTENDO - ik praal niet met mijn kennis, ik onderwijs slechts - getuigt van bescheidenheid. Dat zoveel landen gebruik maken van dit instituut getuigt van haar reputatie.

* * *

DOOP EN STAPELLOOP VAN DE F913 « WESTHINDER »

Vrijdag 28 januari jl., had de doop en stapelloop plaats van de F913 « WESTHINDER » op de Cockerill Yards te Hoboken. Het was Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Maria Christina, die meter was van het schip. Voor een talrijke menigte waaronder heel wat burgerlijke en militaire autoriteiten, sprak H.K.H. Prinses Maria Christina, meter van het schip, volgend gelukswoord uit :

« Ik doop U « WESTHINDER » en wens U en uw bemanning een behouden vaart ».

Toespraak van Vice-Admiraal J.P. VAN DYCK, Stafchef van de Zeemacht

Madame,

Qu'il me soit permis à mon tour de remercier Votre Altesse Royale d'avoir accepté d'être la marraine de notre frégate « WESTHINDER », quatrième et dernière de cette série, et pour l'honneur qui en rejaillit sur la Force Navale tout entière.

La Famille Royale nous apporte ainsi un nouveau témoignage de l'intérêt qu'elle a toujours porté aux activités maritimes de notre pays, qu'il s'agisse de notre industrie portuaire, de notre industrie de construction navale, de notre marine marchande ou de notre Force Navale.

Je prie Votre Altesse Royale de croire que nos marins ont vu dans ce baptême bien plus qu'un geste symbolique, qu'ils sont conscients et fiers de l'honneur que Votre Altesse Royale a daigné leur faire et qu'ils sauront s'en montrer digne.

Koninklijke Hoogheid, Excellenties, Heren Generaals en Admiraals, Dames en Heren. De Heer VANDEN BOEYNANTS, Minister van Landsverdediging is in de onmogelijkheid vandaag hier aanwezig te zijn en heeft mij verzocht hem te willen verontschuldigen en tot U enkele woorden in zijn naam te richten.

De Heer SCHOLLER heeft U zo net bedankt voor uw komst. Ik sluit mij daarbij aan en zie daarin de uiting van uw interesse voor de Zeemacht en voor haar taken die zo belangrijk zijn voor ons land in vredetijd en vitaal in oorlogstijd.

I am delighted to welcome here several of my colleagues of NATO. Your presence among us, ladies and gentlemen, underlines once again the brotherhood between our different Navies and the other two Services of the NATO Allies and also the joy we feel by the christening of this fine new frigate whose principal reasons for being are to maintain peace and to defend our most valuable possession - freedom.

Graag richt ik ook een woord van welkom aan de vertegenwoordigers van de Koninklijke Nederlandse Marine - Schout-bij-Nacht KOOYMAN, Commodore VAN DUYNEN, Kapitein ter Zee POST, officieren van Hr Ms « DE RUYTER », ter dezer gelegenheid speciaal afgemeerd te Antwerpen en hun echtgenote. De grote hulp opsommen vanwege de Koninklijke Marine verkregen bij het ontwerpen en verwezenlijken van dit project zou ons hier te ver brengen. Volstaet het te zeggen dat de Zeemacht U daarvoor zeer dankbaar is en dat ik mij verheug in de steeds groeiende samenwerking tussen onze beide marines.

Il me tient également à cœur de remercier la Marine Nationale, représentée ici en la personne du Contre-Amiral FAGES pour l'excellence de sa collaboration et pour sa coopération active à la réalisation de ce programme.

Madame,

Mesdames et Messieurs,

Le baptême du « WESTHINDER » auquel nous venons d'assister marque une nouvelle étape dans la réalisation du programme de construction de 4 nouvelles frégates de la Force Navale. A deux reprises déjà, en décembre 75 et en mars 76, nous avons pu nous réjouir des lancements respectifs des frégates « WESTDIEP » et « WIELINGEN ». En décembre de l'année dernière nous avons pu procéder aux premiers essais techniques du « WIELINGEN » et les résultats partiels obtenus sont très satisfaisants.

Si ce programme ambitieux, dont les bases ont été posées en 1969, progresse normalement, il n'en est pas moins vrai que les besoins auxquels il répondait prennent aujourd'hui une acuité nouvelle.

Le rôle que la Force Navale doit remplir pour la défense de la Nation se révèle plus que jamais de première importance.

Si la crise de l'énergie nous a fait prendre conscience de notre dépendance vis-à-vis du reste du monde, nous sommes également tenus de mettre tout en œuvre pour assurer le libre accès aux voies de communication maritimes pour assurer le flux de nos importations et exportations. Face à l'accroissement continu de la puissance navale soviétique, la protection de nos voies de communication maritimes et la protection de notre marine marchande resteraient, en temps de crise politique, des éléments essentiels de la survie de notre économie et par conséquent du bien-être de notre population. Ceci serait d'autant plus vrai en temps de guerre où nos voies de communication devraient être protégées pour garantir l'apport nécessaire en matériel, munitions, etc. pour nos forces armées ainsi que tout ce qu'il faut pour la survie de nos populations. C'est dans ce souci de mener à bien ces deux tâches qu'il faut situer le program-

me de renouvellement de nos forces de lutte anti-sous-marines, au terme duquel nos 4 frégates viendront combler le vide qu'y avait laissé la disparition des 8 anciens escorteurs du type Algérie atteints par la limite d'âge.

Met het verwezenlijken van de vier fregatten heeft ons land een toptechnologie verworven die onze industrie niet had kunnen ontwikkelen indien de Zeemacht b.v. had besloten een schip, hetzij in het buitenland te bestellen, hetzij te hebben laten bouwen onder licentie. Voor de Zeemacht zouden deze formules een gemakkelijkskeuze geweest zijn die ons talrijke hoofdbrekens zou bespaard hebben. De voordelen van een eigen ontwerp hebben echter ruimschoots de balans in Belgische zin doen doorslaan.

Dat meerdere buitenlandse marines belang stellen in dit project toont aan, dat zij zoals wij, vertrouwen hebben in de degelijkheid van het ontwerp waaraan zowel ingenieurs van de Belgische werven als van de Zeemacht hebben samengewerkt en bewijst tevens dat men ook in het buitenland de kwaliteit van onze scheepsbouwers weet te appreciëren. Het is dan ook te hopen, dat voor de Belgische werven een lange traditie wordt ingezet van ontwerpen en bouwen van degelijke en moderne marineschepen.

Tot slot wens ik een bijzonder woord van dank te richten aan het personeel van de Cockerill Yards - aan hen die de plannen hebben omgezet in werkelijkheid, aan de meestergasten, de lassers, de fitters, de plaatbewerkers, de draaiers, de technische tekenaars, de electriciens enz., enz. die tijdens vele maanden hebben gewerkt en nog zullen werken aan dit prachtig schip. Alhoewel het hier gaat om een zeer ingewikkelde constructie die daarenboven, als bouw van een oorlogsschip voor de eerste maal gebeurde, hebt U getoond uw scheepsbouwkunst en vakmanschap volledig onder de knie te hebben. Daarbij werd het programma tot op heden volgens het geplande tijdschema afgewerkt, en gebeurde dit onder goede verstandhouding met het Zeemachtpersoneel. Voor dit alles, proficiat en dank U.

Toespraak gehouden door de Heer A. Schöller, Voorzitter van de Raad van Beheer van de N.V. Cockerill Yards Hoboken

Koninklijke Hoogheid,

Ik ben vereerd en gelukkig U voor de tweede maal welkom te mogen heten in naam van de scheepswerf Cockerill Yards Hoboken.

Op 8 september 1975 heeft U als meter de tewaterlating bijgewoond van een car-ferry - die uw naam draagt - voor de dienst Oostende-Dover.

Vandaag heeft U met de grootste vriendelijkheid aanvaard Meter te zijn van het fregat F913 « WESTHINDER », bestemd voor de Belgische Zeemacht. Ik dank U ten eerste, Mevrouw, voor de belangstelling die U aldus bewijst voor deze nieuwe en belangrijke realisatie van onze Maatschappij.

Het weze mij ook veroorloofd mijn innige dank te betuigen aan hunne Excellenties de Heren Ambassadeurs en Ministers, aan de Generaals en Admiraals en talrijke andere hoge personaliteiten die deze plechtigheid met hun aanwezigheid vereren. Het fregat dat vandaag gedoopt werd, is het laatste in een reeks van 4 identieke schepen door 2 scheepswerven van het Antwerpse gebouwd voor de Belgische Zeemacht in het kader van de verbintenissen van België tegenover de NAVO.

De voorstudie van het project startte reeds in 1969. Twee fregatten werden besteld in oktober 1973, de twee andere in oktober 1974. Het eerste schip zal binnenkort door Boelwerf aan de Zeemacht worden overgedragen. Twee andere zullen volgen in de maanden juni en december 1977. Het laatste fregat, dat wij vandaag doopten, is in een beginfase en zal volledig afgewerkt zijn in juni 1978. Voor de twee werven, die op gelijke voet betrokken waren in dit programma, en die nog nooit voordien een oorlogsschip gebouwd hadden, zal het een boeiende maar ook een veeleisende opdracht geweest zijn.

Het is dan ook voor hen een bron van grote tevredenheid te kunnen vaststellen dat het programma zal verwezenlijkt zijn binnen het geplande tijdsbestek.

Deze gelukkige afloop is grotendeels te danken aan de uitstekende samenwerking tussen de werven en het projectenbureau van de Zeemacht, alsook in een belangrijke mate aan de adviezen medegedeeld aan de Belgische Zeemacht door de « Koninklijke Nederlandse Marine ».

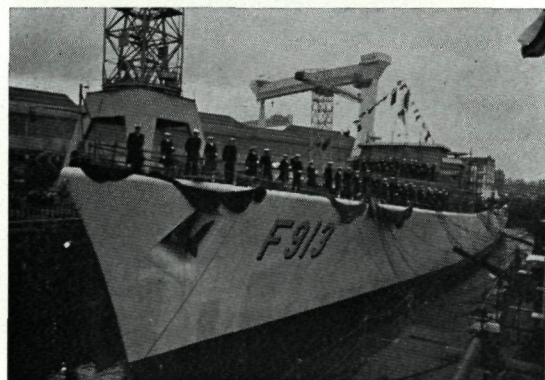
Ver doorgedreven studies, met computersimulaties werden uitgevoerd op verschillende gebieden om het schip te optimaliseren voor wat de prestaties betreft. De grootste zorg werd besteed aan problemen van geluid, trillingen en voortstuwingsbediening. Allerhande proeven werden in dit verband uitgevoerd. Ook aerodynamische proeven werden in een windtunnel gerealiseerd om de rookweerslag te vermijden en de radarmasten uit de omgeving van de rookpluim te houden. Men mag zich reeds verheugen over het welslagen van die uitgebreide inspanningen. Het eerste fregat heeft immers tijdens zijn technische proefvaart, in december jl., bewezen volledig te beantwoorden aan de opgelegde eisen. Het schip heeft blijk gegeven van een zeer goed gedrag op zee. Het ontwikkelt de opgelegde snelheid en is bijzonder rustig en trillingvrij. Het lijdt geen twijfel dat de drie overige en gelijkwaardige fregatten dezelfde gunstige eigenschappen zullen vertonen.

De plechtigheid van vandaag is dan ook voor allen, ingenieurs, technici en werklieden die op de werf Cockerill Yards Hoboken voor het verwezenlijken van dit programma hun beste krachten samenbundelden, een zeer belangrijke gebeurtenis.

Door Haar minzaam optreden, waarvoor ik Haar nogmaals dank, verleent Prinses Marie-Christine aan de gebeurtenis een uitzonderlijke luister.

Ik vraag U, Mevrouw, als herinnering aan deze heuglijke dag, dit geschenk te aanvaarden.

DE DOOP IN BEELD...



MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL



Bij de op ruststelling op 1 oktober 1976 van de 1MP A. WAR-
NIER en de 1MC A. DUBUY, werden beiden gefeest in ge-
zelschap van hun dames, die in de bloemetjes werden gezet
door de Directeur van de Mijnenbestrijdingsschool, KTZ A.I.M.
KAMPS, waarbij de Hoofdwapenmeester 1MC H. BOSSUYT een
korte toespraak hield in naam van het personeel.



Beide onderofficieren en hun dames werden tevens hartelijk
begroet door CPF F.J.M. VAN BEGIN, Hoofd Opleidingen van
de Mijnenbestrijdingsschool.



Met onbepaald verlof gezonden worden gebeurt steeds met een
gulle lach. Hier zes afzwaaiers in gezelschap van CPF F.J.M.
VAN BEGIN, Hoofd Opleidingen en van de Hoofdwapenmeester
1MC H. BOSSUYT van de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

MARINEKADETTEN IN FEEST

Op 26 september hielden de Marinekadetten hun
nationaal korpsfeest te Antwerpen. In de voormid-
dag werden alle afdelingen uit het land opgesteld
in het fraaie kader van de Grote Markt, samen met
een groep kadettes en kadetten die uit Londen wa-
ren overgekomen.

Divisie-Admiraal J.P.L. Van Dijck schouwde de keu-
rige pelotons en liet zich de leden van de Raad
van Beheer van het Korps voorstellen.

Tijdens de schouwing zorgden zowel een Belgische
als een Britse muziekbond, enkel uit kadetten sa-
mengesteld, afwisselend voor stemmige muziek.

Nadat de kadetten hadden deelgenomen aan de
plechtigheden naar aanleiding van de Dag der Zee-
lieden, vond 's namiddags op het plein voor het
Loodswezengebouw de uitreiking plaats van de be-
vorderingen en onderscheidingen aan de verdien-
stelijke jongelui, onder grote belangstelling van
hun ouders en diverse autoriteiten.

In een fel opgemerkte toespraak onderstreepte de
Korpskommandant, Fregatkapitein J.C. Liénart, de
geestdrift die hij waarneemt in alle maritieme
jeugdorganisaties en die bewijst dat de maritieme
geest onze jongeren sterk motiveert op voorwaarde
dat zij bijgestaan worden door een aangepaste
begeleiding en over de nodige materiële middelen
kunnen beschikken om hun vrijetijd zinvol en krea-
tief te besteden.

Het korpsfeest werd besloten met een gezellige
receptie in het Internationaal Zeemanshuis.

VVD

NOTA VAN DE REDAKTIE

Bovenstaande tekst werd te laat ontvangen voor publikatie
in ons december-nummer. Gezien onze sympathie voor het
Marine Kadettenkorps publiceren wij de tekst in dit nummer.
Plaatsgebrek belet ons echter bijgaande foto's af te drukken.

VERBINDINGSSCHOOL AMSTERDAM



Traditiegetrouw gaan sinds jaren Belgische Marine
officieren op specialiteitscursus verbindingen naar
Nederland of Engeland. Deze keer was het VTZ Van
Imschoot die zijn 15 maanden opleiding in Neder-
land met succes beëindigde in de Verbindings-
school te Amsterdam.

Op de foto van links naar rechts: LTZ20C W.M.
Hoek Titularis, LTZ2 I. Krauss, LTZ2 R. Bock, LTZ1
M. Harmsen 2e in bevel VBS, vooraan VTZ D. Ooms,
VTZ J. Van Imschoot.

RUE LAMBERMONT STRAAT

VIJF JAAR LANDSVERDEDIGING

(Regeringsverklaring van de heer Paul Vanden Boeynants, Minister van Landsverdediging)



Sinds vijf jaar draag ik de verantwoordelijkheid uw Minister van Landsverdediging te zijn.

De duur van deze ambtstermijn maakt van mij de deken van de Navo-Ministers.

Ik meen dus te mogen zeggen dat ik een zekere ervaring en een degelijke kennis van de dossiers verworven heb.

Niemand zal kunnen beweren, meen ik, dat ik gedurende deze 61 maanden misbruik heb gemaakt van dit scherm. Indien ik mij vanavond tot U richt is dit om twee redenen :

- ten eerste is de hervorming van het leger, die ik sinds 1973 doorvoer, op dit ogenblik voldoende gevorderd om de balans op te maken ;
- ten tweede werd er gedurende de voorbije weken veel te pas en te onpas gepraat en geschreven over defensieproblemen ; ook hier lijkt het mij nuttig de balans op te maken.

Ons leger onderging in de loop van de voorbije vier jaren een belangrijke hervorming : de duur van de militaire dienstplicht werd van twaalf op acht maanden gebracht en de aanwezigheid van dienstplichtigen in Duitsland wordt geleidelijk vervangen door die van vrijwilligers in kort verband, die gedurende tenminste 24 maanden in dienst blijven. Alle organismen die van het Departement van Landsverdediging afhangen en die niet onmisbaar waren, werden afgeschaft: talrijke Generale Staven en hoofdkwartieren werden opgeslorpt, gefusioneerd ; het personeel van de administratieve diensten werd met 25 % verminderd ; gebouwen en kazernes werden ontruimd of gehergroepeerd tot moderne en praktische gehelen het aantal hogere officieren werd met 600 verminderd.

De onmisbare discipline werd stevig gehandhaafd, maar zij werd versoepeld waar dat nodig was.

Voorrang werd gegeven aan alles wat noodzakelijk

was voor de operationaliteit van onze strijdkrachten, en een zeer belangrijke inspanning geleverd voor de vernieuwing van hun uitrusting : vliegtuigen, tanks, schepen, enz.

Deze zeer zware inspanning werd gedaan zonder dat de normale kredieten van het Departement van Landsverdediging overschreden werden, dit dank zij de strenge besnoeiingen die in alle niet-essentiële sectoren werden doorgevoerd : deze inspanning wordt dag na dag verder gezet, met vastberadenheid. Dank zij de medewerking van de verantwoordelijke militairen en burgers is het budget van Landsverdediging nu evenwichtiger en kan het op een efficiëntere manier gebruikt worden.

Dag na dag gaat ook de grondige structuurhervorming van de strijdkrachten door.

Ik weet dat velen onder U zich de vraag stellen : hoe kan men een sterker leger opbouwen met dienstplichtigen die een dienstplicht vervullen die steeds korter wordt, en die over 2 à 3 jaar nog maar 6 maanden zal bedragen ?

Eenvoudig omdat enerzijds de opdrachten die aan deze dienstplichtigen worden toevertrouwd en anderzijds de samenstelling van de gevechtseenheden grondig gewijzigd werden, om zowel de militaire taken van de dienstplichtigen te verlichten, als de defensieve waarde van ons legerkorps te verhogen.

Op het einde van de overgangperiode waarin wij ons nu bevinden zullen de troepen die het legerkorps vormen hoofdzakelijk uit beroepsvrijwilligers en uit vrijwilligers in kort verband samengesteld zijn, en nog maar een onbeduidend aantal dienstplichtigen tellen. M.a.w. de manschappen van het Belgische legerkorps, die ter beschikking gesteld worden van de NAVO, zullen minstens 2 jaar in dienst zijn en een aangepaste opleiding krijgen.

De dienstplichtigen, voor wie dan een dienstplicht van 6 maanden zal gelden, zullen bijna allemaal in België in dienst zijn, en een speciale training in het kader van de binnenlandse strijdkrachten krijgen, die beter dan vandaag rekening houdt met hun professionele vorming in het burgerleven. Doordat zij vrijwel ter plaatse, en binnen enkele uren, zullen kunnen gemobiliseerd worden, en getraind zullen zijn voor de verdediging van de vitale punten van ons grondgebied, zullen zij in zekere zin een staand leger van partizanen vormen, dat instaat voor de overleving van de Natie.

Ik herhaal dat het hier gaat om een fundamentele hervorming. Zij is nu 4 jaar bezig en zij gaat door in stilte, zonder drukte, zonder publiciteit, maar zij gaat door en zij gebeurt ernstig, ondanks alle moeilijkheden die men moet overwinnen als men in dit land iets moet veranderen, de gewoonten moet wijzigen en kleine faciliteiten moet afschaffen.

Kortom : het Belgische leger is vandaag een operationele krijgsmacht die in staat is de opdracht die haar binnen de NAVO-strategie is toegewezen, te vervullen, en dit zowel binnen als buiten onze grenzen.

Doordat ik hen beter heb leren kennen heb ik alle vertrouwen in de personen die in haar rangen dienen : officieren, onderofficieren, korporaals en soldaten, voor wie de fierheid te dienen en de eer te bevelen de eerste leefregels zijn en die hierdoor onze vrijheid garanderen.

Tenslotte, en dit is niet het minst belangrijk, is deze hervorming niet het werk van één enkele partij, van één enkele regering, of van een meerderheid !

Uiteraard draagt de regering, en meer in het bijzonder ikzelf, de verantwoordelijkheid voor de wil tot en de uitwerking van deze hervorming, maar aan de oppositie komt de verdienste toe erin geslaagd te zijn de partijgeschillen opzij te zetten om mee te werken aan een nationale en realistische defensiepolitiek.

En dit voert mij tot de vraag die de voorbije weken zoveel inkt heeft doen vloeien : is het waar dat Europa weerloos is ?

Ik zal op deze vraag antwoorden. Ik hoop duidelijk te zijn : ik zal in elk geval vrijmoedig antwoorden, zelfs al loop ik dan het gevaar in de ogen van sommigen te vrijmoedig te zijn !

Ik wil beginnen met vast te stellen dat de vraag niet nieuw is !

Nee, Europa is op dit ogenblik niet meer in staat zich alleen te verdedigen ! Het is droevig, zelfs tragisch, maar het is de werkelijkheid ! Iedereen weet dit, iedereen betreurt dit, maar niemand is bereid de prijs voor de Europese onafhankelijkheid te betalen.

Omdat de Europeanen niet de wil gehad hebben zich te verenigen, niet de moed om zich in te spannen om sterk te staan, zijn zij vandaag niet in staat zich te verdedigen zonder de steun van het Atlantisch Bondgenootschap.

Alleen de evidentie van dit feit rechtvaardigt onze deelname aan de NAVO, en alle redevoeringen zullen niets afdoen aan deze noodzaak die de Europeanen zelf geschapen hebben, omdat zij zich van het probleem te weinig bewust waren, en omdat zij voor gemakkelijksoplossingen kozen.

De vraag is dus slecht gesteld.

Het gaat er om te weten of wij in het kader van de NAVO in staat zijn onszelf te verdedigen ?

Ook hier zie ik mij verplicht vast te stellen dat de reacties van vele medeburgers niet redelijk zijn. Sinds jaren, meer in het bijzonder sinds twee jaar, heb ik in het publiek de indrukwekkende inspanning aangeklaagd die de USSR doet om haar offensief militair potentieel te vergroten, in een mate die voor onze veiligheid onrustwekkend zou kunnen worden. Ik heb de noodzaak verdedigd van een volgehouden defensieinspanning, ondanks alle redevoeringen over de ontspanning tussen Oost en West, en ondanks onze bereidheid om de ontspanning te bevorderen !

Steeds heb ik dat in gematigde bewoordingen ge-

daan, en heb ik mij onthouden van eenzijdige oordelen, om goedkope en emotionele effecten te vermijden.

Maar ik moet vaststellen dat deze waarschuwingen meestal, zoniet altijd, onthaald werden op onverschilligheid, scepticisme, sarcasme ; en dan mocht ik nog tevreden zijn als ik niet van leugenachtigheid of oorlogszucht beschuldigd werd !

Ik aarzel niet te zeggen dat zowel deze reacties, als de huidige paniekreacties, onverantwoordelijk zijn.

Het is niet omdat deze zelfde waarschuwingen journalistiek vertaald werden in de sensatieformule « de Russen op 48 uur aan de Rijn », dat de situatie veranderd is !

Zij is niet beter, maar ook niet slechter ! Zij is zorgwekkend, maar haar ontwikkeling hangt slechts van het Westen af.

Als de kracht van de NAVO geloofwaardig blijft, als een zeker evenwicht van de middelen behouden wordt, is er niets dat alarmistische houdingen kan rechtvaardigen, maar, ik herhaal het, op voorwaarde dat wij voortdurend waakzaam blijven en een permanente inspanning leveren. Dit sluit niet uit dat wij ondertussen een even sterke wil hebben om de ontspanning na te streven en aan te moedigen.

Deze twee houdingen zijn helemaal niet met elkaar in tegenspraak, want het is immers zo dat het grootste gevaar voor de vrede de verleiding is voor de sterkste om van zijn kracht misbruik te maken, zonder al te veel risico's te lopen !

Ik vat samen : de Europese Defensie is maar stevig in het kader van de NAVO, maar binnen dat kader is zij stevig, en is België in staat de toegevoegde taak te vervullen.

De voortdurende groei van de Sovjetrussische militaire macht is een verontrustend feit : het zou een niet te verontschuldigen gebrek aan doorzicht zijn als wij een te grote onevenwichtigheid tussen de macht van het Warschaupakt en die van de NAVO zouden laten ontstaan.

Wij moeten met al onze kracht de ontspanningspolitiek voortzetten, haar verbeteren en haar verstevigen indien mogelijk. Maar wij mogen nooit vergeten dat de ontspanning niet bestaat uit mooie woorden en redevoeringen, maar uit reële feiten, die controleerbaar zijn en gecontroleerd worden, en dat de ontspanning zonder verdediging slechts een spelletje is, waarvan wij de eerste slachtoffers zouden zijn.

De inspanning die de defensiepolitiek van de NAVO vraagt, is een verzekeringspremie die wij betalen voor de vrede.

Laten wij nooit vergeten dat de enige oorlog die een land echt kan winnen, deze is die het heeft kunnen verhinderen.

Welnu, de beste garantie om de waanzin en de verschrikkingen van een conflict te vermijden, is de verleiding uit te schakelen, dat een van de twee kanten zich sterk genoeg zou achten om zich alles te kunnen veroorloven.

Dat is het wat wij nastreven. God geve dat wij mogen slagen !



VERENIGING HULPBETOON **ASSOCIATION D'ENTRAIDE**

ROYALE GIFT VOOR HULPBETOON ZEEMACHT



Eind vorig jaar, tijdens een korte plechtigheid in de Marine Basis Antwerpen, overhandigde Fregatkapitein Devillers, namens zijn personeel een som van 45.000 fr. aan Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef Zeemacht. Deze som was bestemd voor de sociale werken van de v.z.w. Vereniging voor Hulpbetoon, waarvan Vice-Admiraal Van Dyck, voorzitter is. In zijn dankwoord onderstreepte de Stafchef de philanthropische werking van Hulpbetoon en gaf een klein overzicht van de talrijke tussenkomsten.

BAL DES OFFICIERS (ANVERS)



Lors d'une réception qui s'est tenue le 17 janvier au Commandement provincial d'Anvers, une délégation composée du Colonel BEM Tytgat, Commandant de la Province, du Lieutenant-Colonel de réserve Verhaert et du Capitaine de Frégate de réserve Van Avermaet, a remis au Vice-Amiral Van Dyck un chèque en faveur de l'« Association d'Entraide de la Force Navale ».

Ce chèque représente la moitié du bénéfice du Bal des Officiers 1976. L'autre moitié a été remise au Gouverneur d'Anvers, M. Kinsbergen, et était destinée à la « Fondation pour l'aide aux handicapés de la Province d'Anvers ».



Neptunusmedewerker, Oppermeester J.B. Dreesen, was de gelukkige winnaar van de VAURIEN, geschonken door N.V. Boelwerf en N.V. Cockrell. « Van herte gejeund, Jan! ».

11e GALABAL ZEEMACHT

Op 4 februari jl., had het 11e Galabal van de Zeemacht, ingericht ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon, plaats in de prachtig versierde zalen van het Casino-Kursaal te Oostende. Bijna 1.600 aanwezigen, hielden er tot vroeg in de morgen de stemming in. Prachtige damesjurken, mooie uniformen gaven aan dit avondfeest een bijzondere sfeer. Naast het Zeemachtpersoneel, waren er heel wat Militaire en Burgerlijke autoriteiten, ook de Koninklijke Militaire School, het Universitair Centrum van de Rijkswacht, de Reserveofficiëren en de Oud-gedienden Zeemacht, waren bijzonder goed vertegenwoordigd. Onze Damars die voor de eerste maal de taak van commissaris waarnamen - hostess zou beter klinken - volbrachten hun taak op een voorbeeldige manier.

Vice-Admiraal J. Van Dyck, voorzitter Hulpbetoon en Kapitein ter Zee A. Schlim, voorzitter Balcomité, waren dan ook zeer tevreden met het bekomen resultaat.

Faits divers - Nieuwtjes

WEEK VAN DE MATROOS



Tijdens de «Week van de Matroos» werd in het Centrum voor Marine Vorming een tentoonstelling ingericht onder het motto «Personeel toont eigen werk». Hier acht kunstenaars die hun medewerking verleenden om van deze tentoonstelling een succes te maken.

PERSENEEL TOONT EIGEN WERK



Na de Vooropening van de tentoonstelling «Personeel toont eigen werk» werd een receptie gehouden in de kantine van de schepelingen. Hier de Kommandant van de Groepering en de Korpsverster samen met de auteurs van de tentoongestelde werken.

OFFRES D'EMPLOIS AUX EXPERTS MARITIMES

1. — Le Ministre des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement nous fait savoir que la Belgique est fréquemment sollicitée en vue de la mise à la disposition d'experts ayant une grande expérience dans le domaine maritime ou portuaire (anciens officiers au long cours, anciens officiers de la Force Navale...).
2. — Les officiers retraités de la Force Navale qui seraient intéressés par cette offre pourraient se mettre en contact avec :

Administration Générale de la Coopération au Développement
Building A.G.
Place du Champ de Mars 5, 1050 BRUXELLES
Tél. (02) 513.90.60

VOLLEYBALKAMPIOENSCHAP



Deze 10e ronde militair volleybalkampioenschap werd gespeeld in zaal Tempelhof, Brugge St. Pieters, op 9 februari 1977.

1e wedstrijd COMIENAV - CMV (Koksijde) : 2—0

setstanden 15—0 / 15—0

2e wedstrijd COMIENAV - Log Mat Sch (Doornik) : 2—0

setstanden 15—7 / 15—3

NOODLANDING ALOUETTE



Op 11 februari jl., had Luitenant ter Zee Luc Beerlandt geluk, toen hij boven de gemeente Beerst en noodlanding moest maken met zijn Zeemacht-Alouette. Met vijf minuten schrik, maar praktisch zonder schade kon hij zijn helicopter neerzetten in een veld.

De helicopter maakte de reis naar Koksijde terug, gesleept door een tractor, konvooi welke uiteraard heel wat belangstelling kreeg.

AANBOD VAN AMBTEN VOOR MARITIEME EXPERTEN

1. — Het Ministerie van Buitenlandse Zaken, van de Buitenlandse Handel en van de Ontwikkelings-samenwerking laat ons weten dat België veelvuldig benaderd wordt met het oog op de terbeschikking-stelling van experts met grote ervaring in mari-tieme en/of haven-domeinen (oud-officieren ter lan-ge omvaart, oud-officieren van de Zeemacht...).
2. — De op rust gestelde officieren van de Zee-macht die belangstelling zouden betonen voor dit aanbod kunnen rechtstreeks contact opnemen met :

Algemeen Bestuur van de Ontwikkelingssamen-werking
Building A.G.
Marsveldplein 5, 1050 BRUSSEL
Tel. (02) 513.90.60

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN - OFFICIERS DE RESERVE ACTIVITES NATIONALES - NATIONALE AKTIVITEITEN

OFFICIEREN IN DISPONIBILITEIT

Benoemingen

KB 17410 - 22 September 1976

BP/ZM 67/76 - 20 oktober 1976

De reserveofficiëren hierna vermeld werden op 26 september 1976 benoemd tot reservefregatkapitein.

CUYPERS R.A. - 95122

VAN GESTEL K.A. - 95148

VAN HOUDT W.F. - 95151

Eervolle onderscheidingen

KB 17312 van 20 juli 1976

Het heeft Zijne Majesteit de Koning behaagd op datum van 20 juli 1976 het Kruis van Ridder in de Kroonorde te verlenen aan :

1LT MAEYAERT J. - 60344

Info-Reserve wenst deze reserveofficiëren van harte proficiat.

OFFICIERS EN DISPONIBILITE

Nominations

AR. 17410 - 22 septembre 1976

BP/FN 67/76 - 20 octobre 1976

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade de capitaine de frégate de réserve à la date du 26 septembre 1976.

CUYPERS R.A. - 95122

VAN GESTEL K.A. - 95148

VAN HOUDT W.F. - 95151

Distinctions honorifiques

AR. 17312 du 20 juillet 1976.

Il a plu à Sa Majesté le Roi de conférer la Croix de Chevalier dans l'Ordre de la Couronne à la date du 20 juillet 1976 :

1LT MAEYAERT J. - 60344

AKTIVITEITEN ROZM - ANTWERPEN LAATSTE TRIMESTER 1976

Mede de actieve samenwerking van het comité onder de leiding van hun dynamische voorzitter zorgde de Afd. Antwerpen voor een goed gevuld en gevarieerd programma « activiteiten » voor de laatste trimester 1976.

— Op 3 oktober 1976 brachten een twintigtal Reserve Officiëren Zeemacht Antwerpen een geleid bezoek aan « U.S.S. FAIRFAX COUNTY » (Fast Tank Landing Ship) op bezoek in de haven van Antwerpen.

Dit schip met een volledige marinierseenheid, inclusief bewapening, voertuigen, geniemateriaal... verrast elke bezoeker door zijn afmetingen en vakkundige stuwage.

— Op 16 oktober 1976 had het bal van de Officier plaats in het Romi-Goldmuntzcentrum, bal waarvan de opbrengst gaat naar « Hulpbetoon in de Zeemacht » en « Steun Gehandicaptenzorg Provincie Antwerpen ».

Ook hier hebben onze Antwerpse broeders samen met hun collega's uit de andere wapens hun uiterste best gedaan om het volledig welslagen van dit bal, welke tot een overdonderend sukses uitgroeide. Wij waren ten eerste vereerd met de tegenwoordigheid van niet minder dan onze Div. Admiraal VAN DYCK ZS en Div. Admiraal POSKIN J.S.C. 3, evenals Generaal Broeckmans en vele andere officieren, alle wapens van binnen- en buitenland.

— Op 24 oktober 1976 waren 35 Reserve Officiëren Zeemacht Antwerpen aanwezig voor een bezoek aan de Fregatten « U.S.S. BRUMBY », « U.S.S. MAC DONNEL » en de lichte kruiser « U.S.S. BIDDLE ».

Het behoort tot de traditie, dat de Afdeling Antwerpen steeds, in samenwerking met NAVCOMANT,

zorg draagt voor de nodige verbindingsofficiëren a/b van bezoekende eenheden.

Voor « U.S.S. FAIRFAX COUNTY » :

EDV(R) B. DE GROOF

Voor « U.S.S. BRUMBY - BIDDLE - MAC DONNEL » :

LDV(R) F. JANSSENS en 2VZ(R) J. VERHAERT

Een Engels smaldeel bestaande uit « H.M.S. DIO-MEDE - ARCHILLES - FALMOUTH » kreeg van 29-10 tot 3-11-76 als L.O. VTZ(R) VAN DER VEKEN.

— Op 28 oktober 1976 organiseerde de Reserve Officiëren Zeemacht Antwerpen een filmavond waarop de echtgenoten, vrienden en sympathisanten van de ZM werden uitgenodigd. Het werd een bijzonder geslaagde avond, hoe kan het ook anders met filmen als « Sept Jours en Mer » en « LE REDOUTABLE », sous-marin atomique de la Marine Nationale Française. Bovenvermelde filmen werden ons bereidwillig ter beschikking gesteld door Colonel P. PIERRE, attaché des Forces Armées et attaché Militaire et Naval près de l'Ambassade de France te Brussel.

Vervolgens werk van eigen bodem « ALOUETTE III en de ZINNIA in de Caraïben » waarvoor onze beste dank aan I.R.P. Ostend 1LV DESTANBERG.

Een gezellig samenzijn besloot deze avond in de Mess Officiëren van onze welbekende basis Kallo.

— Op 27 november 1976, geleid bezoek voor plus minus 30 personen aan Kerncentrale EBES te Doel, dit door vriendelijke bemiddeling van Colonel A. TURLOT van de Rijkswacht.

— Op 17 december 1976 werden de sociale activiteiten afgesloten met een filmavond te Antwerpen waar Engelse en Japanse documentatiefilmen vertoond werden.

ACTIVITES DU CERCLE REGIONAL DU BRABANT DES ORFN

C'est le vendredi 26 novembre qu'a eu lieu la réunion annuelle des officiers de réserve Force Navale du Brabant ayant pour thème, notre passion commune : la mer.

Cette fois, les invités brillaient non pas seulement par leur qualité, mais aussi par leur quantité, car en effet 6 personnes constituaient l'équipe des conférenciers. Quatre d'entre eux, les lieutenants Daems, 1er lieutenant à bord du « ZENOBE GRAMME » et Gustin, ci-devant COR à bord de ce même bateau, le 1er maître chef Willems, maître d'équipage et le matelot Hellemans également du « ZENOBE GRAMME » ont, à l'aide d'une excellente série de diapositives, commenté la participation de notre « ZENOBE » à la « Tall ship race » qui devait se terminer à New-York par la fête du bicentenaire des Etats-Unis.

Ensuite, Messieurs d'Andrimont, schipper de « COLOMBE IV » et Paul Van Regermoortel, un des maîtres d'équipage, ont raconté leur extraordinaire épopée dans le triangle Atlantique. « COLOMBE IV » est un ketch Bermudien de 12,75 m. de long dont on a pu, dans un très bon film sonore apprécier les lignes fermes et racées. Seul participant belge à cette course-croisière qui va du Havre au Cap, ensuite à Rio et de là à Portsmouth, « COLOMBE » a brillamment défendu nos couleurs belges dans cette exceptionnelle manifestation de la voile qui réunissait une brochette des meilleurs voiliers du monde. Ces quelques mots vous montrent que l'intérêt des nombreux auditeurs n'a jamais fléchi.

Dans l'assistance on notait la présence du lieutenant Commander Christie représentant la Royal Naval Reserve.

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT WEST-VLAANDEREN

Rijsttafel en winterbal prachtig geslaagd

Op vrijdagavond 10 december jongstleden organiseerde de Westvlaamse kring der Reserveofficieren van de Zeemacht de laatste activiteit van een rijkgevuld jaar.

In de grote zaal van de officiersmess van de Bootsmans Jonsonkazerne verdrongen zich ruim 150 genodigden op de dansvloer. Als naar gewoonte had het traditionele winterbal bij kaarslicht plaats, ditmaal opgeluisterd door een stereofonische disco-bar.

Onder de aanwezigen bemerkten wij verschillende delegaties van bevriende kringen : de UNOR en de ACORAM van Duinkerke (Frankrijk, de Regie voor Maritiem Transport, de Vereniging der Belgische Zeeloodsen en diverse kringen van reserveofficieren uit het Vlaamse land.

De kringen van reserveofficieren zijn beslist het beste bindmiddel tussen Leger en Natie. Met het organiseren van deze soiree, in alle opzichten prachtig geslaagd, hopen de inrichters dan ook te hebben bijgedragen tot een betere verstandhouding tussen Zeemacht en Natie.

Op een nog nader te bepalen datum in het voorjaar 1977, richt de Westvlaamse Kring der Reserveofficieren van de Zeemacht een informatiedag in ter attentie van circa 50 officieren van de Franse marine, de ACORAM-NORD.

Op het programma: exposé over de opdrachten van onze oorlogsmarine, diverse geleide bezoeken en een kontaktavond met hun Westvlaamse collega's in de lokalen van de Sailing Club van Nieuwpoort. Onze leden worden nog tijdsdijds verwittigd per circulaire over het geplande programma.

MEDEDELING VAN DE REGIONALE KRING ROZM VAN GENT

« CONGRES 1977 »

Met man en macht is deze kring bezig een origineel en verleidend programma samen te stellen voor het congres 1977 van onze vereniging. Inderdaad, is deze manifestatie voor dit jaar te Gent voorzien.

Vast staat reeds dat de deelnemers 's middags een lunch zullen kunnen genieten en dat er 's avonds gedanst zal worden.

Ook is de datum reeds gekend : 23 april 1977. Denk er aan, het zal vast en zeker de moeite lonen.

VERSLAG DIA-AVOND OVER DE TALL SHIPS RACE 76 TE GENT

Op vrijdag 26 november jl. was het in Gent andermaal druk : de kring van de Reserve Officieren van de Zeemacht afdeling Oost-Vlaanderen had LTZ SAILLÉ, Cdt van de A958 « ZENOBE GRAMME » uitgenodigd voor een diavoorstelling over de Tall Ships Race 1976.

Om half acht begon de toeloop naar de feestzaal van de havendiensten. De vlag van de Zeemacht, seinwimpels, foto's van Stanavforlant te Gent, zeemansliederen en een glaasje schuimend nat brachten de genodigden in een ware maritieme sfeer. Hoe meer volk er binnenliep, hoe meer geroezemoes. Het werd gezellig. Tegen achten zag men LTZ (Res) Van Diest en LTZ (Res) Lambrechts stoeien bijbrengen : de zaal werd te klein. Ieder was aanwezig : jong en oud, man en vrouw, burgers en militairen, zeescouts... De opkomst was werkelijk « knal » !

Wanneer eenieder zijn plaats had ingenomen, dimden de lichten en deinde de muziek uit. Onze voorzitter, KVK (Res) Peckstadt leidde de avond in. Hij dankte de havenautoriteiten voor hun steun. -



Korvetkapitein (r) Peckstadt stelde LTZ. Saillé voor.

Deze mooie feestzaal werd namelijk gratis ter beschikking gesteld. - De voorzitter prees ook de zeer goede samenwerking tussen de Zeemacht en de haven van Gent. Hij herinnerde de aanwezigen eraan hoe gastvrij de stad Gent haar haven open-



Luitenant ter Zee Saillé tijdens zijn voordracht.

stelt voor militaire schepen en welke accomodaties onze zeelui ter beschikking worden gesteld. Vervolgens stelde voorzitter Peckstadt LTZ SAILLE voor als Gentenaar en als commandant van de «ZENOBÉ GRAMME». Met een spontaan en warm applaus nam de kapitein het woord, bezadigd, zoals hij is, en met de nodige humor. Zijn uiteenzetting was technisch volmaakt en toch voor iedereen duidelijk. Wij kregen de mooiste droomschepen voorgeschoteld, met bolle zeilen, nu eens met drie masten, dan weer met vier. Mysterieuze zonsondergangen op de Atlantische Oceaan, hongerige matrozen met «corned-beef, corned-beef en... corned-beef». De zaal was muisstil en men hoorde menig zee-manhart bonzen. Zeker wanneer wij de glunderende bemanning zagen met de welverdiende «Cutty Sark» trofee.



Luitenant ter Zee (r) Lambrechts overhandigde een boek over Gent aan LTZ. Saillé.

De aanwezigen zorgden weer voor een daverend applaus. De sekretaris 2LZ (Res) Lambrechts dankte LTZ SAILLE voor de prachtige voorstelling. Als herinnering aan deze avond overhandigde hij een uniek boek met oude prentkaarten van Gent. Bij een laatste glaasje werd er nog wat rustig nagepraat. Jawel, wij mogen zeggen dat deze avond een succesrijke apotheose is geweest van een vol jaar hernieuwde werking van onze kring in Oost-Vlaanderen.

Langs deze weg willen wij nogmaals onze dank betuigen aan LTZ SAILLE, de havenkapitein De Wilde, die voor onze afdeling de feestzaal ter beschikking stelde, LTZ (Res) Lambrechts, die de eigen-

lijke organisatie van de avond op zich nam, en last but not least «Bea», de hostess van de haven-diensten, die zich spontaan dienstbaar maakte bij de ontvangst van de genodigden.

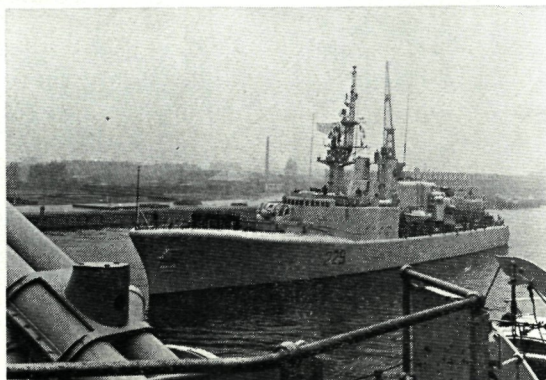
2VZ (Res) W. HAEST

STANAVFORCHAN EN STANAVFORLANT IN DE HAVEN VAN GENT

VAN 27 OKTOBER TOT 1 NOVEMBER 1976

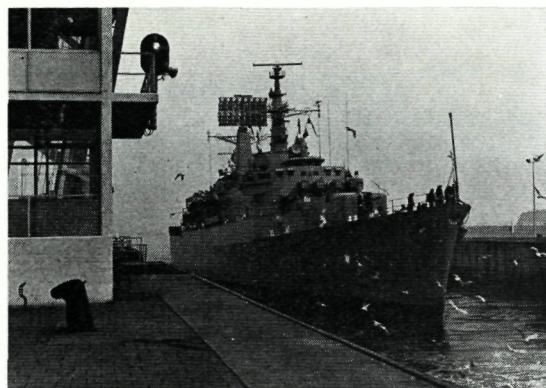
Door 2VZ (R) W. HAEST

In de mistige kilte van een donkere oktobermorgen schuift een destroyer van de Royal Navy, «HMS NORFOLK», de sluis van Terneuzen binnen. Schijnbaar geruisloos, hoewel alle hens aan dek zijn. Op de kaai enkele verkleunde verbindingsofficieren, aan boord een overgelukkige Commodore Cox, de vlootcommandant van Stanavforlant. Op zichzelf niet zo merkwaardig. Maar als je bedenkt dat hij op deze dag net jarig is en precies op dezelfde dag in de haven van Gent rendez-vous heeft met de Standing Naval Force Channel, dan vraag je je af of dit louter toeval is of pure mystiek.



DDE 299 «OTTAWA»

(Foto W. Haest)

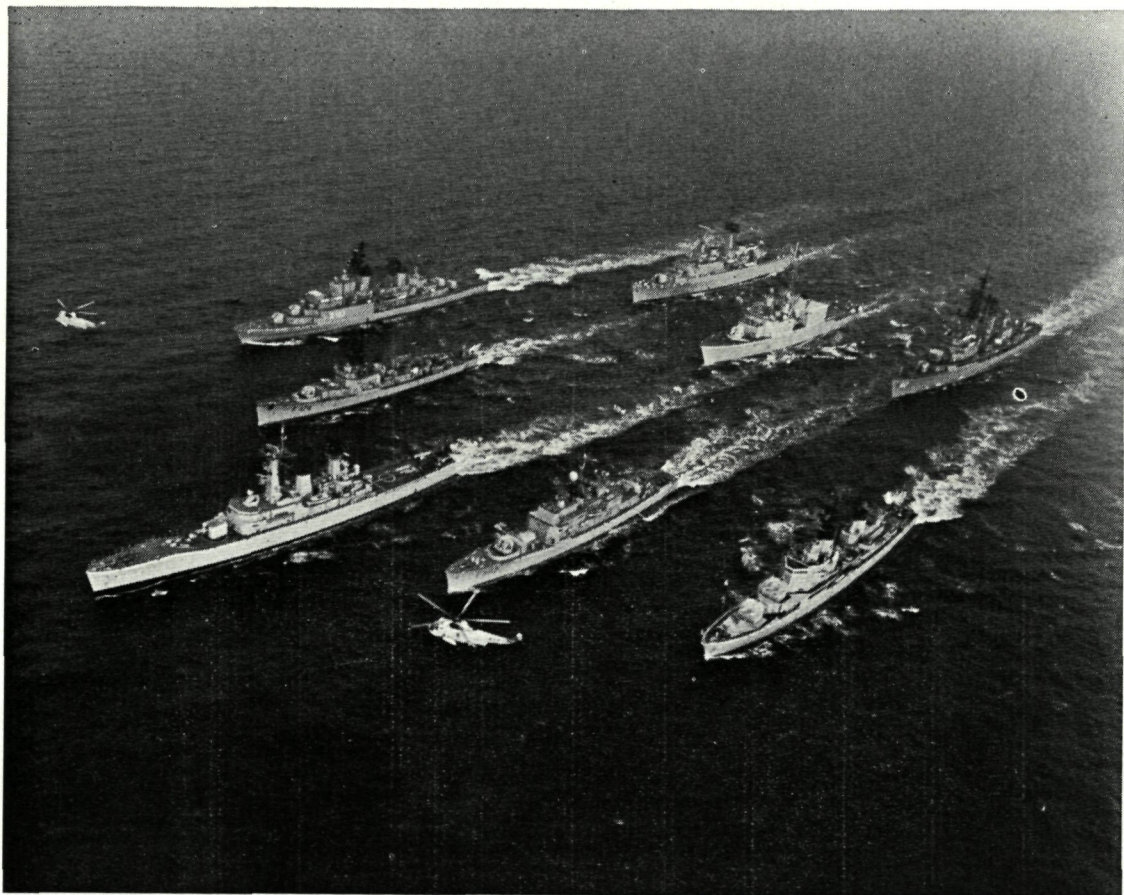


D21 «HMS NORFOLK» in de sluis van Terneuzen.

(Foto W. Haest)

De ontvangst aan boord is wel uitzonderlijk. Tijdens het versassen vergast de Commodore ons op een rijkelijk Engels verjaardagsontbijt in zijn persoonlijke kajuit. Samen met enkele mensen van de staf en twee journalisten wordt vluchtig het programma van het bezoek overlopen.

Bij een Engelse tee vertelt de Commodore ons in het kort zijn levensgeschiedenis. «Achtenveertig jaar geleden werd ik geboren in Peking. Ik liep school aan het Hilton College NATAL in Zuid Afrika.



Stanavforlant in formatie.

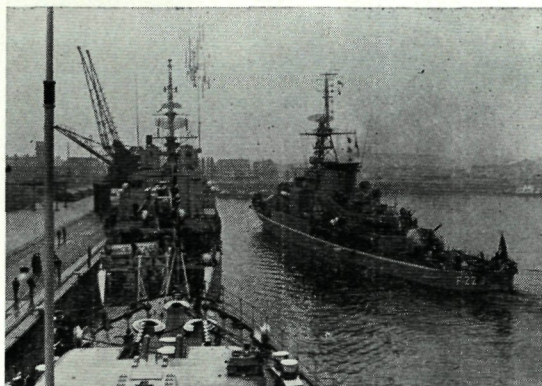
(Foto NATO-Persdienst)

Vervolgens genoot ik een opleiding aan het Britannia Royal Naval College Dartmouth en diende als «midshipman» aan boord van het vliegdekschip «HMS VICTORIOUS». Als onderluitenant was ik aan boord van de kruiser «HMS SHEFFIELD» in West-Indië. In 1952 werd ik vleugeladjutant van generaal Sir Robert Mansergh, opperbevelhebber van de Verenigde Strijdkrachten in Noord-Europa. Ik voerde achtereenvolgens het bevel over «HMS PILSTON» en «HMS SUBBINGTON», was 1e luitenant aan boord van «HMS BROADSWORD» en leerling aan het Army Staff College Camberley. In december 1968 werd ik tot Captain bevorderd. Een jaar later werd ik aangesteld als marineattaché bij de Britse Ambassade te Bonn. In 1972 voerde ik het bevel over «HMS NORFOLK». Op 8 april 1976 uiteindelijk werd ik bevelhebber van de Standing Naval Force Atlantic». Met de nodige ironie besluit Commodore Cox zijn c.v. als volgt: «Ik ben gehuwd en ben vader van vier kinderen». Enkele uren later stevent de «NORFOLK» in de richting van de Rigakaai in de haven van Gent. Onderluitenant Rod Edwards leidt ons even rond aan boord van deze forse destroyer. Door zijn gecombineerde stoom- en gasturbines kan deze 6.000-tonner een capaciteit van 60.000 PK voortbrengen en zijn snelheid tot 32,5 knopen opdrijven. Op het achterdek prijkt een Wessex helikopter, die operationeel wordt ingezet om te torpederen. Hij

is uitgerust met een sonarinstallatie, doeltreffend tot 60 meter onder de zeespiegel. Naast de klassieke duikbootbestrijding heeft de «NORFOLK» ook een luchtafweerprogramma. Het neusje van de zalm zijn de vier installaties voor lancering van geleide tuigen. Zij pronken op het voordek, net voor de Commodores kajuit.

In het kielzog van het vlaggeschip volgt een lichte kruiser onder de Canadese vlag: de DDE 299 «OTTAWA» van het «Laurent»-type. Dit schip is heel wat lichter dan de «NORFOLK», maar bereikt toch een tonnemaat van 2.260 ton. Het is 366 ft lang (111,5 m) en wordt aangedreven door twee elektrische stoomturbines die tot 30.000 PK leveren. Ook aan boord van de «OTTAWA» bemerken wij een pracht van een helikopter: de bekende Sea King.

Een na een lopen de schepen van Stanavforlant de haven binnen. Na de «NORFOLK», en de «OTTAWA», het Amerikaans fregat FF 1095 «TRUET», de Nederlander F 8040 «TJERK HIDDEN», de Duitser F 223 «KARLSRUHE», de Noor F 304 «NARVIK» en de Engelse tanker A 268 «GREEN ROVER». Het zou ons te ver leiden een volledige beschrijving te geven van elk schip. Een feit is zeker: met Stanavforlant en Stanavforchan tesamen is de Rigakaai goed bezet. En de belangstelling laat niet op zich wachten: zowel vanwege de bemanning voor de stad Gent als vanwege de Gentenaars voor dit



F223 « KARLSRUHE »

(Foto W. Haest)

buitengewoon bezoek. Immers, op 30 en 31 oktober zijn de schepen open voor het publiek. De Rigakaai kent een nooit geziene toeloop. Op zondag alleen telt de « NORFOLK » meer dan 6.000 bezoekers. In het totaal wordt Stanavforlant bezocht door meer dan 27.000 personen. Dit alles onder het waakzaam oog van een Russische cargo, die vlak naast Stanavforlant heeft aangelegd. Wat een toeval, nietwaar?

Voor de bemanning betekenen deze dagen een welverdiende ontspanning na een maandenlange harde training in de Atlantische Oceaan. Dat begrijpen de Reserve-Officieren van de Zeemacht afdeling Oost-

Vlaanderen al te best. Daarom hebben zij dit NATO-bezoek stipt voorbereid. Een ploeg van vijf verbindingsofficieren is praktisch dag en nacht stand by om alle mogelijke problemen op te lossen.

Vooreerst is er de waslijst sportactiviteiten: voetbal, zwemmen, handbal, base-ball, golf, tafeltennis... Aan alle verlangens wordt voldaan. Vervolgens de geleide bezoeken aan Brugge, Brussel, Waterloo, Gent en Ooidonk. Voor elke verplaatsing is het nodige transport voorzien. Vergeten wij ook niet de berg logistieke problemen: bunkering, fuel, gedistilleerd water, voedselbevoorrading, transmissieproblemen, en zo voort. Dank zij de daadwerkelijke steun van de havenautoriteiten (wij denken hier o.a. aan de wezenlijke hulp van havenkapitein A. De Wilde en zijn medewerkers) kunnen onze verbindingsofficieren keurig werk leveren. Voor het vertrek nog feliciteert Commodore Cox onze ploeg met de woorden: « Ik spreek met een ondervinding van honderden havens. En meestal is de verbinding bloody, maar hier in Gent is zij meer dan perfect ».

Zonder chauvinisme maar met de nodige fierheid mogen wij zeggen dat de stad Gent eens te meer haar faam als gastvrije haven eer aan doet. Wij allen kijken reeds uit naar het volgende bezoek. Hier willen wij graag wijzen op de Gentse traditie dat niet alleen vreemde vaartuigen met open armen ontvangen worden. Ook de schepen van onze eigen Zeemacht, die de haven aandoen voor onderhoud of droogdok, worden hartelijk ontvangen, tenminste als wij daar tijd van verwittigd worden.



**ASSOCIATION NATIONALE
DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE A.S.B.L.
NATIONALE VERENIGING
DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT V.Z.W.**

Liste des sections au 4.12.1976

Lijst der sekties op 4.12.1976

PRESIDENT NATIONAL - NATIONAAL VOORZITTER
Gilbert DEBAISIEUX

Rue des Alliés 63, 7230 Frameries
Tél. 065 - 66.26.93

Antwerpen

Voorzitter:

VAN DUN Robert

Constitutiestraat 41, 2000 Antwerpen

Tél. 031 - 35.41.85

Onder-Voorzitter:

CHANTRAIN René

Kasterveldenstraat 84, 2060 Merksem

Tél. 031 - 45.39.34

Sekretaris:

VERHULST Ludo

Osyststraat 8, 2000 Antwerpen

Tél. 031 - 32.92.76

Penningmeester:

BERTELS François

Lambrechtsstraat 27, 2710 Hoboken

Tél. 031 - 28.65.65

Brabant Wallon

Président:

CHARLIER Léopold

Rue de la Belle Haie 2A, 1490 Court St.-Etienne

Tél. 010 - 61.12.49

Vice-Président:

ADAN Raoul

Rue René Jourdan 4, 1301 Bierges

Tél. 010 - 41.53.45

Secrétaire:

JANSSENS Bernard

Rue des Bourgeois 18, 6320 Villers La Ville

Trésorier:

FRANCART Raoul-Joseph

Rue de Villers 37, 1475 Baisy Thy

Tél. 010 - 61.44.01

Local:

Café « Le Carrefour »

Coin Chaussée Provinciale - Chaussée de Bruxelles

1490 Court St.-Etienne

Bruxelles - Brussel

Président - Voorzitter:

DESWAENE Jean-Luc

Rue de la Brasserie 58, 1050 Bruxelles

Tél. 02 - 640.28.69

Secrétaire - Sekretaris:

TILKIN Auguste

Wimpelberg 123, 1120 Bruxelles

Tél. 02 - 267.31.32

Trésorier - Penningmeester:

LOENS Roger

Rue des Rouges Gorges 3, 1170 Bruxelles

Tél. 02 - 673.74.35

Local - Lokaal:

1er Etage

« l'Ecusson Royal » - « Het Koninklijk Schild »

Av. du Parc Royal 1, 1020 Bruxelles

Tél. 02 - 478.02.27

Gent

Voorzitter :
HEBBELINCK Pierre
Rijzenbergstraat 338, 9000 Gent
Tél. 091 - 21.25.31
Onder-Voorzitter :
MARON Jacques
Jef Vandermeulenstraat 58, 9219 Gentbrugge
Tél. 091 - 30.42.83
Sekretaris :
MONTEYNE André
De Pintelaan 76, 9000 Gent
Tél. 091 - 22.11.26
Penningmeester :
DEWITTE Willy
Pr. Clementinalaan 118, 9000 Gent
Tél. 091 - 22.39.96

Hainaut Centre Ouest Mons

Président :
COLOT Jean-Pierre
Rue Damoiseaux 6a, 7000 Mons
Est également **vice-président national francophone**
Vice-Président :
FRAIKIN Joseph
Rue Housseau 145, 7020 Mons (Hyon)
Secrétaire :
HOOREMAN Jacques
Café de l'Opéra
Grand' Place 25, 7000 Mons
Tél. 065 - 31.80.90
Trésorier :
GILLET André
Rue de Ronquières 89, 7490 Braine Le Comte
Local :
Taverne « Bootle Arms »
Rue de Nimy, 7000 Mons

Kempen

Voorzitter :
MEULEMANS Jules
Onder-Voorzitter :
VAN ROLE Hendrik
Eikenstraat 58, 2440 Geel
Sekretaris :
PAUWELS A.
Rijnstraat 21, 2440 Geel
Penningmeester :
APPELS Edgard
Lokaal :
Café « Het Anker »
Stationstraat 141, 2440 Geel
Tél. 014 - 58.88.13

Leuven

Voorzitter :
Sekretaris :
Penningmeester :

Liège

Président :
MEURMANS Léon
Rue Hulloos, 4000 Liège
Tél. 041 - 26.44.57
Est également auprès de la **Confédération Maritime Internationale** (délégué ANAFN)
Secrétaire :
Trésorier :

Limburg

Voorzitter :
WAUTERS Lambert
Tongerensesteenweg 128, 3730 Hoeselt Werm
Sekretaris :
Penningmeester :

Namur

Président :
MATHIEU Jean-Marie
Rue Salzinnes les Moulins 111B, 5000 Namur
Secrétaire :
DEVILLE Léon
Rue des Aubépines 234, 5101 Erpent
Tél. 081 - 30.36.82
Trésorier :
LAUWAET Jacques
Bd de la Meuse 133, 5100 Jambes
Local :
« Le Vauban »
Rue Notre Dame 132, 5000 Namur

Ourthe Amblève

Président :
GARRAY Nicolas
Rue Forthomme 18, 4061 Rouvrex
Tél. 041 - 82.17.31
Est également **Trésorier National**
Secrétaire :
Trésorier :

Sint Niklaas Waas

Voorzitter :
COLMAN Jozef
Nieuwstraat 21, 2700 St.-Niklaas Waas
Onder-Voorzitter :
IVENS Lucien
Minderbroederstraat 50, 2770 St.-Niklaas

Tienen

Voorzitter :
MONIQUEET Guido
Kleine Bergstraat 20, 3300 Tienen
Sekretaris :
Penningmeester :
Lokaal :
Café « Racing »
Bergevest 25, 3300 Tienen

Turnhout

Voorzitter :
DE SOMER Jacques
Visbeekstraat 1, 2550 Vosselaar
Tél. 041 - 414091
Is ook **Nationale Nederlandstalige onder-voorzitter**
Sekretaris :
DE VOLDER Jef
de Merodelei 249, 2300 Turnhout
Tél. 014 - 41.58.16
Penningmeester :
HENS Marcel
Bernier Sniederstraat 11, 2300 Turnhout
Tél. 014 - 41.28.81

Verviers

Président :
MATHIEU Jacques
Rue Rogier 48, 4800 Verviers
Tél. 087 - 22.23.34
Vice-Président :
BONJEAN Fernand
Avenue de Ningloheid 146, 4802 Heusy
Tél. 087 - 22.39.82
Secrétaire :
BOUCHOMS Léon
Rue des Prés, 4802 Heusy
Tél. 087 - 22.32.23
Trésorier :
BEAUFAYS Jacques
Rue Henri Pirenne 31, 4800 Verviers
Tél. 087 - 22.23.98

Waremmé

Président :

GOUTERS A.

Avenue des Erables 26, 4370 Waremmé

Tél. 019 - 32.34.27

Délégué OR/FN

DELGOFFE Vital

Kempisch Veldweg 6, 2230 Schilde

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

12.6.1976

Banquet national à Bruxelles

Les anciens ont fêté le 10ⁱème anniversaire de leurs associations par un banquet dans le restaurant Panthéon à Bruxelles, avec comme invités le 1LDV VAN RANSBEEK et le CPF r DELGOFFE.

Les Présidents d'Anvers et de Bruxelles y annoncèrent le jumelage de leurs sections, qui vient compléter celui créé il y a plusieurs années entre Liège et Bruxelles, resserrant ainsi davantage les liens entre les anciens.

11.9.1976

Réunion nationale trimestrielle à Bruxelles

Elle a été consacrée principalement à la préparation du Congrès National et de l'Assemblée Générale prévus pour la fin de l'année.

2.10.1976

Congrès National des Anciens à Herstal

Il a été organisé cette fois-ci par la Section de Liège en clôture de sa XVe maritime à Herstal avec la participation des autorités communales, du Corps des Cadets de Marine section de Liège, de la Marine Nationale Française, représentée ici par une de ses unités, l'« HIBISCUS », amarrée au quai du canal Albert, par la musique Bagad de Lann Binoue et par des Anciens Combattants, et avec la participation d'une délégation allemande.

Entraînés par les binious, les délégués des différentes sections d'Anciens ont défilé dans les rues ensoleillées de Herstal, drapeaux en tête, accompagnés de marins français, de Cadets et des Anciens marins allemands et français, en direction du monument aux Morts de l'Administration communale où des fleurs furent déposées.

Un buffet froid réunissant les musiciens et les congressistes précéda la séance académique. Au cours de celle-ci les rapports des Présidents, Vices-Présidents, secrétaire et trésorier nationaux se succédèrent.

Le CPF ROUFOSSE, représentant l'Amiral VAN DYCK, apporta la soutien de l'E.M./F.N. et offrit une reproduction magnifiquement encadrée, du « KAMINA » de Carlo Adam, au Président de la section de Liège organisatrice du congrès.

Le Président National remit le crest national au CPF ROUFOSSE, au 1LDV VAN RANSBEEK, au CPF r DELGOFFE, au CDT PRIGNAUX, chef du ZSI IRP lorsque les premières associations d'Anciens furent fondées il y a dix ans.

La journée s'est poursuivie par deux réceptions, offertes l'une par l'Administration communale de

Herstal en son hôtel de ville, la seconde par le Comité National, dans l'enceinte de l'exposition Force Navale. Un grand bal international de la Marine termina en beauté, avec un énorme succès de foule, le congrès national 1976 des Anciens.

« Convoy - The battle for convoys SC 122 and HX 229 »

Ce nouveau livre de l'écrivain britannique Martin MIDDLEBROOK, paru en octobre 1976, retrace en détail l'histoire de ces deux convois et notamment la participation des corvettes « HMS BUTTERCUP » et « GODETIA » de la section belge de la Royal Navy. L'auteur, dans les pages annexes cite l'Association Nationale des Anciens de la Force Navale dans la liste des nombreux organismes de tous pays qui ont pu l'aider à rassembler sa documentation.

ASSOCIATION BRUXELLOISE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

11.9.1976

Jumelage Anvers-Bruxelles

Dans la matinée, le bourgmestre de la Ville de Bruxelles, M. VAN HALTEREN a reçu les Anciens de Bruxelles et d'Anvers en son hôtel de ville et a signé le parchemin-souvenir du jumelage des deux sections. L'après-midi : match de football à Melsbroek suivi d'un apéritif puis dans la soirée d'un buffet froid de 1^{ère} classe servi à l'hôtel Novotel de Diegem.

17.10.1976

« HMS WALKERTON » M1188 au port de Bruxelles

Traditionnellement, la Royal Navy délègue chaque année une de ses unités au port de mer de Bruxelles. Tout aussi traditionnellement, l'ABAFN a offert à l'équipage le fût de bière de l'amitié a échangé son crest et cette fois-ci conduit les marins britanniques au champ de bataille de Waterloo.

6.11.1976

10th Navy's Ball à Laeken

Dixième bal et très grand succès dû à une organisation bien rodée, à un nouvel orchestre The Eagles, à une participation très étoffée des Anciens de tout le pays, président national en tête avec ses deux vices-présidents nationaux, du Corps des Cadets et Cadettes de Marine, de la Force Navale et d'un public de sympathisants. Au cours de la nuit très animée, le Président de Bruxelles, F. BORJANS, annonça que l'ABAFN avait depuis ce soir là et pour son dixième anniversaire, deux présidents d'honneur: le bourgmestre de la ville de Bruxelles M. VAN HALTEREN et le CPF ROUFOSSE, ainsi qu'un conseiller d'honneur le CPF r DELGOFFE, qui furent vivement applaudis tandis qu'ils recevaient un cadeau souvenir et que leurs épouses étaient fleuries. Le Président adressa ensuite ses remerciements au secrétaire et au trésorier et à leurs épouses-collaboratrices pour leur inlassable dévouement envers l'association.

Le CPF ROUFOSSE offrit au nom de l'EM-FN une reproduction d'une très belle œuvre de Carlo Adam pour les dix ans de l'ABAFN.



drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

drukkerij de typo - offset vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v. S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1



SCANDIAFLEX

MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN

J. MORETUSLEI 586 — WILRIJK

louvers
rolluiken
vouwdeuren
vouwwanden
zonnetenten
zonneblinden
badafsluitingen

TELEFOON : 27.78.20

International Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK

Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

○ Afdeling Marine en Systemen ○

Agenten voor: Anschutz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator,
Decca Radar, Decca Survey, Hastie, Hovermarine, M.A. De Keijzer, Ginge,
Jungner, Redifon, Ring-Master, Simrad



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié
Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 x 19 cm.
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig
wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat
25 x 19 cm.

Prijs : 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

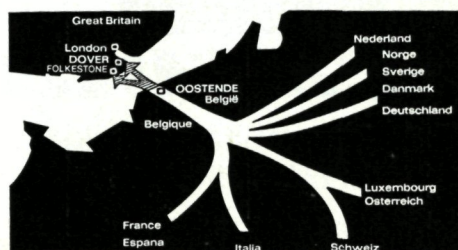
DeBeukelaer
Granola

het nieuwe voltarwekoekje
met echte chocolade



Twee snelle en gemakkelijke • SEALINK • verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



- Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
 - Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
 - Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
Reizigers zonder voertuig:
 - Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten.Automobilisten:
 - Minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
 - 48 u. excursies : 50 % vermindering, zowel voor de heen- als voor de terugreis, op het normaal tarief van de wagen + inzittende(n).
- Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.
- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs.
 - Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

DENK OOK AAN
MORGEN.

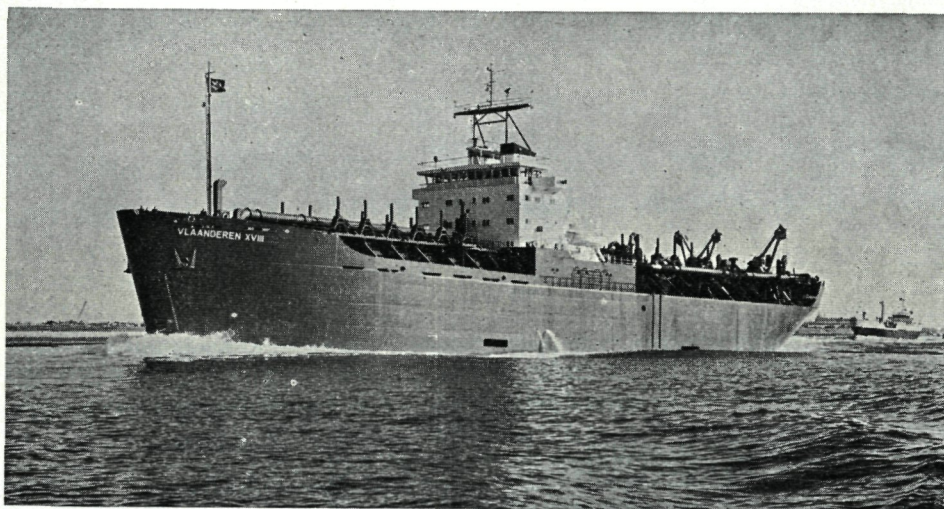
SPAAR VANDAAG
BIJ DE



KREDIETBANK

695 kantoren
waarvan zeker een in uw buurt

DRAGAGE DECLOEDT



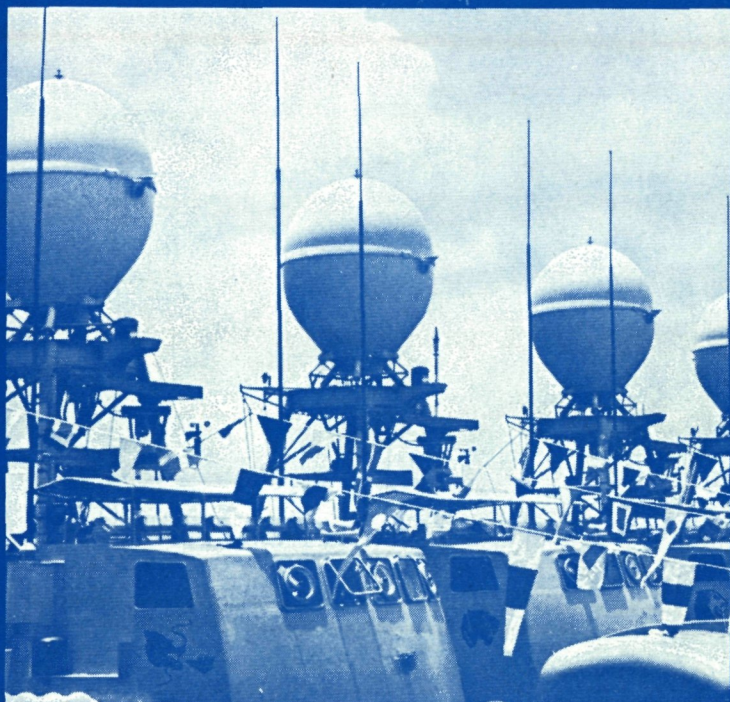
VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

**FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510**

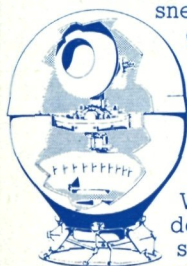
Signaal vuurleidingssystemen

Mini-gevechtssystemen

Kleine schepen even geducht als grote.



Er zijn nu 19 marines die dit mini-gevechtssysteem gebruiken: Signaal's beproefde M20 configuratie. M20 is een snel, veelzijdig, compleet en geïntegreerd gevechtssysteem,

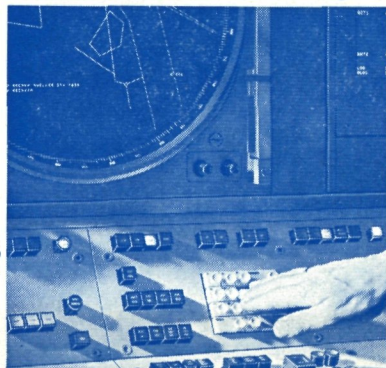


gebaseerd op de speciaal door Signaal ontwikkelde SMR-S micro-min computer. Waardoor zelfs de kleinste schepen beschikken over lucht-en zeewaarschuwing, tactische gegevensverwerking en effectieve vuurleiding van geschut, geleide wapens en torpedo's.

In grotere schepen kan de M20 worden uitgebreid tot een geïntegreerd waarnemings-, vuurleidings- en commandosysteem, maar ook worden ingezet als een zelfstandige vuurleidingseenheid. Wat de Signaal-

systemen zo betrouwbaar maakt, is de consequente toepassing van de micromin technologie.

Hollandse Signaal-apparaten B.V., Hengelo. Radar-, vuurleidings-, data-verwerkings- en lucht-verkeersleidingssystemen



SIGNAAL

Signaal - alert-snel-accuraat-compact.

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.

Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



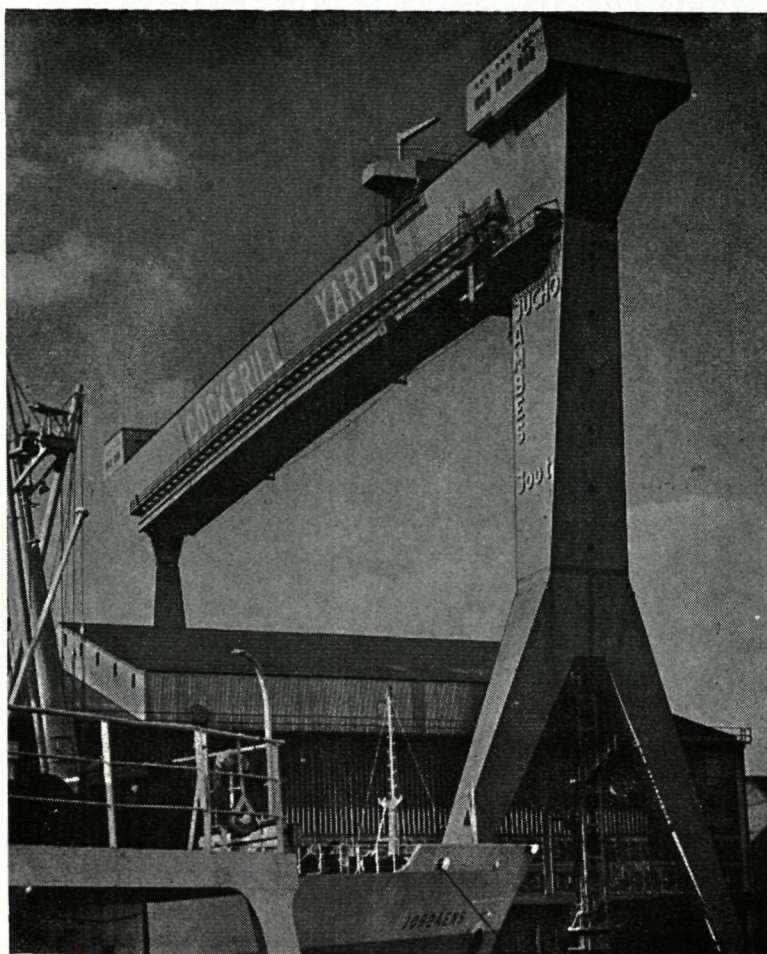
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

BOELWERF

N.V.

TEMSE

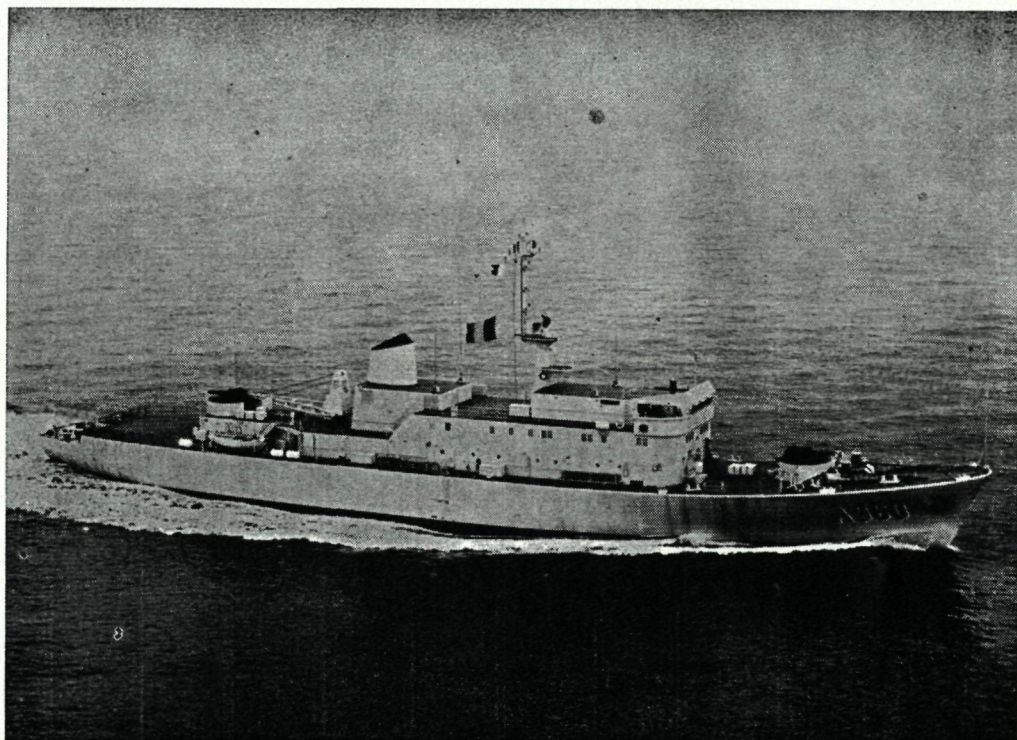
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse

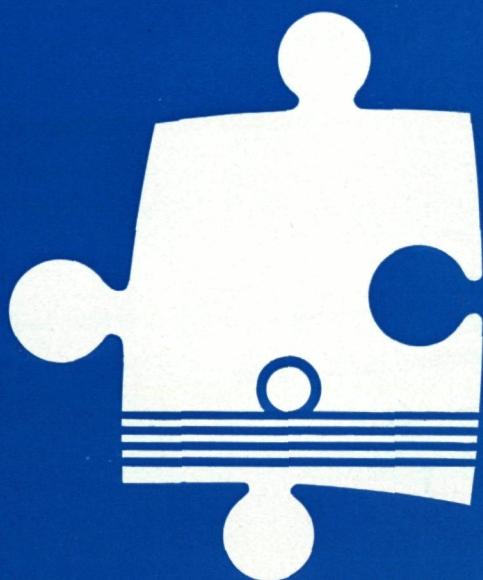


**Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.**

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van twee fregatten.

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et de deux frégates.

Wij weten dat u in onze firma past



Onze moderne vloot, vrachtschepen, erts- en containerschepen, heeft u en uw kennis meer dan nodig.

Wij weten dat u kan instaan voor de veiligheid van onze schepen.... en wij voor de veiligheid van uw toekomst.

CMB, een polyvalente en expansieve rederij, verwacht u om samen de puzzel rond te maken !

CMB

Persoonlijk aanbieden met zeemansboekje bij de Dienst Varend Personeel, Leopolddok 214, ANTWERPEN of telefoneren op nr. (031) 41.14.80 toestelnummers 391 of 379.

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

on Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
Divisie Admiraal Duinslaeger, Brussel
Admiraal de Division Poskin, Bruxelles
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
Divisieadmiraal o.r. Lurquin, Oostende
Admiraal de Division e.r. Robins, Laeken
Admiraal de Division e.r. Petitjean, Dilbeek
Commodore Geluyckens, OTAN
Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw
e Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
e Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
e Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
e Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
FV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
FV Tanghe, Oostende
e Kapitein Ter Zee o.r. De Poorter, Oostende
e Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
e Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France
regatkapitein (R) Masure, Oostende
regatkapitein Herremans, Oostende
t-Col (R) Mousty, Hamme-Mille
regatkapitein Parisi, Gent
e Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
e Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
regatkapitein (R) Van Aversaet, Deurne
regatkapitein (R) Willems, Wilrijk
regatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
e Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
regatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
e Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
e Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
t-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
PF (R) Bekaert, Oostende
PF Van Gelder, Mechelen
e Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
e Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
regatkapitein (R) Verrees, Turnhout
e Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
e Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
PC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff
tCOL (R) Wauters, Temse
e Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
e Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
e Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
e Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
e Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
e Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
PC (R) Masure, Oostende
corvetkapitein (R) Persoons, Berchem
e Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bxl
LV Verheyden, Stene
LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
LV e.r. Becquaert, Berchem
LV (R) Carlier, Keerbergen
LV Van Laer, Antwerpen
LV Ghys, Nieuwpoort
LV (R) Remy, Uccle
DV (R) De Sloover, Bruxelles
DV (R) Demoulin, Bxl
DV Van Der Velde, Wemmel
DV (R) Rayé, Kraalnam
DV (R) Horion, Evere
e Commandant Adrien, Uccle
e Capitaine Mertens, Uccle
e Aumonier Cuyllits, Uccle
DV Kaufman, Bruxelles
Major Thibaut, Shape

2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers St.-Kruis
Club Officiers Zeebrugge
Verbroedering Royal Navy, Oostende
1MP o.r. Schram A., Eernegem
1MT (R) Pauwels, Langdorp
Damar Verschooten, Oostende
Marine Basis Kallo
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
Marine Kadettenkorps, Mechelen
Tabagie Onderofficiers, Conservost
Troepenkantien, Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
L'administration communale de Charleroi
Gemeentebestuur St.-Truiden
De stad Knokke
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Le Baron Kronacker, Antwerpen
Le Comte d'Ursel, Moulbaix
Mme Vve Timmermans, Oostende
Mme Vve Flahaut, Den Haan
Madame Truffaut, Liège
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Eterbeek
De Heer Boudens, Oostende
De Heer Verhaeghe, Ixelles
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Pallemarts, Bxl
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-fabriek, Brugge
Monsieur De Keyser, Waterloo
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Dubois, De Pinte
Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo
L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
Les Etablissements Brulé, Schaerbeek
De Heer Glorieux, Splere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
De Heer Deroot, Gent
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
De Heer Heynen, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Bielrier, Flémalle-Haute
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Cockerill Yards Hoboken
De Heer Cools, Brugge
De Heer Deswaene, Ruisbroek
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
De Baron de Brouwer, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonnevie J., Oostende
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlinde, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
Monsieur Schlim, Arlon
Monsieur Lamproye, Bruxelles

Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Monsieur Vanderhoven, Renaix
De Heer Hauglustaine, Hasselt
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck, Bruxelles
Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
Monsieur Lenoir, Gaillmarde
Monsieur Martens, Braine Le Comte
Mevrouw Verleye, Brugge
N.V. Kredietbank, Brugge
De Heer Hausman, Oudenaken
De Heer Capens, St.-Niklaas
De Heer Quaghebeur, Oostende
De Heer Decoster, Antwerpen
Le Comte de Launoit, Bruxelles
De Heer Clarysse, Antwerpen
Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
Royal Yacht Club Oostende
De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
De Heer Elslander, Pulle
De Heer De Baere, Aalst
De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
De Heer De Schoenmaeker, Leuven
De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
Monsieur Delrez, Verviers
Monsieur Dzielchciarek, Dampremy
Monsieur Carly, Bruxelles
Monsieur Rombout, Bruxelles
Yacht Club Nieuwpoort
Monsieur Dr. Houard, Seraing
Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Monsieur Aubinet, Grivignée
De Heer Van den Bulck, Antwerpen
De Heer Van Belle, Meerbeke
Monsieur Fievez, Député, Huy
Mevrouw Van Winnendaal, Kortenberg
Monsieur de Brabant, Bxl
Monsieur Marique, Couillet
Monsieur D'Hoogh, Bxl
De Heer Naudts, Oostakker
De Heer Baeyens, Knokke
De Heer Pierins, Lichtaart
De Heer Soetens, Oostende
Cercle Nautique F.A6, Bxl
Marine Kadettenkorps Antwerpen
Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
De Heer Van Acker, Merkssem
De Heer Van Gelder, Borgerhout
Monsieur Mathy, Liège
De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem
M. Verdeau, Salle Panthéon, Bruxelles
Accc, Monsieur Van delft, Drogenbos
De Heer Stevens, Buizingen
Mej. M.M., Bredene
Monsieur Verlon, Ottignies
Monsieur Mathot, Hofstade
De Heer Van Damme P., Brugge
De Heer Billiet, Roeselare
De Heer Dingenen, Antwerpen
De Heer Ribbink, Nederland
Dr. Strumane, Mol
De Heer Geerincx, Knokke-Heist
De Heer Schalbroeck, Merksem
De Heer Cleemput, Gentbrugge
De Heer Cooman, Deurne
De Heer Stassyns, Oostende
Monsieur Le Tellier, Wemmel
Oesterputten Halewycq, Oostende
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Janssens, Merksem
Publigratie, Middelkerke
Dr. Adam, Bruxelles
Monsieur Van de Velde, Bruxelles
Chevalier van Havere, Bruxelles
Monsieur Strijp, Bruxelles
De Heer De Jager, St. Amandsberg
Monsieur Deville, Montzen
Monsieur Bribosia, Bruxelles
De Heer Demey, De Haan

Afgesloten op datum van 11 februari 1977.
Clôturé à la date du 11 février 1977.

de zeemacht werft aan !!

De nombreux specialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

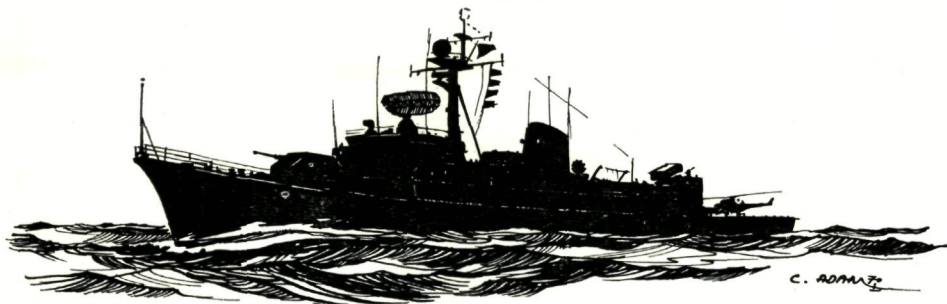
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



VEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstwg 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

24e jaargang - neptunus 1976-77 - 24e année

nr 164 - no 164

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boite postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en Belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in België gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1976 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent